Drive on the edge

auto sport 2020年4/24号（隔週金曜日発売） 2020年4月10日発売 第57巻第7号 通巻1528号

No.1528

オートスポーツ 2020 4/24号

auto sport

GT500 新車査定

Technical Note on Brand-new Cars

8つの質問で探る開発陣の「自信度」

TOYOTA GR Supra
見極められた"基礎体力"

NISSAN GT-R
変化の季節に"鈍感力"

HONDA NSX
順風満帆の"恐怖感"

［インタビュー］脇阪寿一 TGR TEAM SARD どん底からの青写真

独占インタビュー ジョン・ドゥーナンIMSA新社長 "アメリカ発、ル・マン行き"の勝算

7人のジャーナリストに聞く eスポーツ

バーチャルレースの存在意義

「誤差0.1%」の使い道 ── 大谷達也　気付かされたリアルの魅力 ── ロベルト・キンケロ

eスポーツを、好きになれない ── ヘイキ・クルタ　シムレーシングには夢がある ── フランキー・マオ

あのアドレナリンは本物だけ ── ルイス・バスコンセロス　現状は"NASCAR Nap" ── ジョン・オレオビクツ　すべて意識と運用次第 ── 大串 信

4号連続 autosport web 連動企画 解明 メカニカルグリップの世界 第3回 動的特性編


SAN-EI
CORPORATION

激震の国内レース界

小池都知事〝重大局面〟会見の2日後——
スーパーGT富士テスト「突然の中止」から考える

新型コロナ終息後の未来。

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：川橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

新型コロナウイルスの感染拡大が止まらない。WHO（世界保健機関）と国立感染症研究所の資料によると3月26日時点で50万人だった「世界の感染者数」は、約1週間後の4月3日に100万人を超え、死者も5万4000人を上回っている。中国・武漢から瞬く間に世界へと広がった〝見えない災害〟は、いまだ収束の気配すらない。日本各地ではクラスターの発生が相次ぎ、首都・東京で確認された感染者数は4月5日に1000人を超えた。本稿執筆時点の6日には「7日に緊急事態宣言が発令される」という報道も出てきた。

当然ながら国内モータースポーツ界にも、新型コロナは大きな影響をおよぼしている（詳細は5ページ）。3月14～15日はスーパーGT公式テストが無観客の岡山で、同月24～25日にはパドックへの立ち入りを関係者のみに制限して富士でスーパーフォーミュラ公式合同テストが実施されたが、事態が一変したのはその直後だった。

3月28～29日は富士で無観客のスーパーGT公式テストが行なわれる予定だったが、その搬入日（SFテストから2日後の27日）に急きょ「中止」が発表されたのだ。当日、早朝から富士を訪れていた本誌取材班は、現場でただならぬ光景を目撃していた。

「朝、高速を降りてサーキットに向かっていると、逆方向に向かう何台ものトランスポーターとすれ違った」

「本来ならピット裏につけているはずのトランスポーターが、東ゲート前の駐車場から次々と引き返していった」

〝ほぼ当日〟とも言える土壇場でのテスト中止に、多くの関係者は困惑の表情を浮かべていた。エントラントやメディア、そして岡山に続き富士でのテレビ中継を楽しみにしていたファンはもちろんだが、それ以上に無念に感じていたのはGTA（GTアソシエイション）の坂東正明代表自身だろう。

「感染防止、行政による外出自粛要請を踏まえ、苦渋の決断ではありますが、このたびの無観客テストの中止を決定いたしました。日頃よりスーパーGTを心から愛してくださっているファンの皆様にも今回の決定をご理解頂ければ幸いです」

直接コメントを取ることは叶わなかったが、リリースの文面からも苦悩の末の決断だったことは容易に想像がつく。この突然の決定には、小池百合子都知事が2日前（3月25日）の会見で「感染爆発（オーバーシュート）の重大局面」「週末は不要不急の外出自粛を」と訴えたことが少なからず影響しているのだろう。小池都知事の発言とスーパーGTのテスト中止によって、国内レース界の新型コロナ対策も明らかにフェーズが変わった。

そして、あくまでも結果論ではあるが、このスーパーGTのテスト中止の決断は紙一重のところでレース界から〝新たな感染者〟を出すことを食い止めた。3月31日にチーム無限が「弊社チーム契約（SF）ドライバーのマネージャーが新型コロナウイルスに感染していることを確認した」ためだ。

もっとも、JRP（日本レースプロモーション）と富士スピードウェイは、SFテストの実施にあたり関係者全員の検温と問診票の義務付けなどを徹底していたほか、感染発覚後は当該チー

ムなどと連携して速やかに問題対処にあたっていたという情報もある。そうした努力の成果によるものだろう。幸いにも、4月6日時点でレース関係者のなかから新たな感染者が出たという報告はない。間もなく2週間が経つことを考えれば、この件についてはひとまず事なきを得たと言える。

ヨーロッパに見る〝ヒント〟

前号（№1527）でもお伝えしたとおり、開幕戦オーストラリアGPの開始直前の中止発表によって世界中から批判を浴びたF1だが、それからおよそ1週間でさまざまな手を打ってきた。代表的なところでは、レースカレンダー再構築にあたり8月の調整しろを確保する目的で「①全チームの夏季休暇前倒し取得」を行なったほか、チームの財政事情を鑑みて「②2021年に導入予定だった車両規定の1年先送り」、そして外出を自粛する世界中のファンに向けた「③eスポーツの最大活用」などが挙げられる。

F1は、その後もさまざまな新型コロナ対策を講じてきた。とくに圧巻だったのは、イギリスに本拠地を置く7つのF1チームが立ち上げた『プロジェクト・ピットレーン』。英国内で著しく不足している人工呼吸器の問題解決に向けて、チームが持つ技術力とリソースを最大限に活用して支援・協力することを高らかに宣言したことだった。彼らが単なるチームではなく、コンストラクター（マシン製造者）であるがゆえの新型コロナ対策でもある。

この『プロジェクト・ピットレーン』は英国政府からの呼びかけにF1側が直接応えたものだった。現在は全世界的に「平時」ではない。経済的な損失はリーマンショック以上、社会的なダメージは第二次世界大戦以来とも言われる「有事」だ。しかも、今回は戦争と違って理性を持たない未知のウイルスが相手——見えない敵との戦いでもある。「平時」はライバル同士のF1チームが、現在のような「有事」においては足並みをそろえ、協調して問題解決に向き合う姿勢は、ファンにとっても誇れること。そして、あらためて痛感させられるのは、常日頃から〝戦場〟に身を置くF1チームは「有事」に強いということだ。

いまこそ問われるJAFの役割

ひるがえって国内を見てみる。編集部がまとめた別表「JAF（日本自動車連盟）および国内主要レースの新型コロナウイルス対応」を眺めてみると、スーパーGTとスーパーフォーミュラ、スーパー耐久がこの難局にそれぞれのアプローチで対応にあたっていることがよく分かる。

スーパー耐久機構（STO）は、パドックへの入場を関係者のみに制限して2月29日に富士でテストを行なった。その翌々日には、JRPが鈴鹿で行なう予定だったスーパーフォーミュラ公式合同テスト（3月9～10日）と開幕戦（4月4～5日）の延期を発表し、同日、スーパー耐久開幕戦鈴鹿の延期もアナウンスされた。ただ、注目すべきはその1週間後にあたる3月9日。STOと鈴鹿サーキットが、モータースポーツの歴史的価値を現代に伝えるイベント『サウンド・オブ・エンジン』を中止して、同週末（11月21～22日）にスーパー耐久開幕戦の代替開催を行なうと発表したことだ。

STOの立場に立てば、エントラントに対してとにかく早い段階で新たな日程を発表したいという気持ちがあったのだろう。しかし、国内レース界全体を俯瞰して眺めると、そうした対応が仇となる可能性も否定できない。なぜなら、新型コロナ終息（もしくは収束）後は、ここに挙げた3つの主要イベントによる〝限られた週末の争奪戦〟が予想されていたためだ。3月初旬はいま以上に先行きが不透明だった。結果的に東京五輪とパラリンピックが延期され、富士スピードウェイの利用が可能になったとはいえ、仮に夏ごろからレースを再開できたとしても、そのカレンダーは超過密なものとなり、調整が困難を極めることは明白だったはず。各プロモーター（GTAとJRP）と競技運営団体（STO）には当初発表していたカレンダーを一戦でも多く予定どおりに開催したい（維持したい）心理が働いていた。そのため「延期か、中止か」「いつ発表するか」などの対応策に躊躇・迷いが生じやすく、結果的に関係者とファンの双方に混乱を招く要因ともなっていた。

だからこそ7つのF1チームが立ち上げた『プロジェクト・ピットレーン』のような例をヒントとして、日本でも

国内のモータースポーツ文化存続をかけて「有事」のいまこそJAFの役割が問われている

GTA、JRP、STOが全国のサーキット（＝オーガナイザー）と協調して今後の対応にあたれる環境が必要だ。三者の成り立ちは異なり、レースカレンダー調整は決して一筋縄ではいかないはず。だからこそ、この「有事」において三者を牽引し、リーダーシップを取るべきは、やはりJAF以外に見当たらない。いまこそJAFの役割が問われる"重大局面"といえる。

3月28日の会見で安倍晋三首相は新型コロナとの戦いを「長期戦」と表現した。いまは感染拡大を防ぐことが最優先で、世界中の人々が外出自粛などによってウイルスと戦っている。しかし、制約のある生活は徐々に身体と心を蝕んでいく。ウイルスは人の命を奪うが、経済の問題も人の命を奪い、さらに長期化すれば治安の悪化など深刻な事態をも招く。

健全な社会を取り戻すためには文化、芸術、スポーツの力が絶対に欠かせない。新型コロナ終息後、これまで奪われていた「レースの楽しさ」を再びファンに提供するためにも、国内のモータースポーツ文化の灯火を絶やしてはならない。JAFにはライセンスの発給、競技会の組織許可、記録の公認といった「平時」の業務だけでなく、「有事」のいまこそモータースポーツ文化の存続をかけてリーダーシップを発揮してほしい。現状ではただただ我慢のときだが、有史以来、終息しなかったパンデミックはない。この耐えている時間を新型コロナ終息後の未来について考える機会としたい。

スーパーGT　スーパーフォーミュラ　スーパー耐久

JAFおよび国内主要レースの新型コロナウイルス対応

※下記は4月6日時点のもの

月日	団体	おもな発表内容／出来事など
2月21日	JAF	3月31日までに開催予定のB級ライセンス講習会の中止もしくは延期を発表。
2月29日	STO	スーパー耐久公式テスト富士を実施。パドック入場は関係者に制限。
3月2日	JRP	スーパーフォーミュラ公式合同テスト鈴鹿（3月9～10日）と開幕戦鈴鹿（4月4～5日）の延期を発表。
	STO	スーパー耐久開幕戦鈴鹿（3月21～22日）の延期を発表。
3月9日	STO	スーパー耐久開幕戦鈴鹿（3月21～22日）を11月21～22日に代替開催することを発表。
3月14～15日	GTA	スーパーGT公式テスト岡山を無観客で実施。
3月18日	GTA	スーパーGT開幕戦岡山（4月11～12日）の延期を発表。
	JRP	スーパーフォーミュラ第2戦富士（4月18～19日）の延期を発表。
3月24～25日	JRP	スーパーフォーミュラ公式合同テスト富士を実施。パドック入場は関係者に制限。
3月25日	JAF	4月30日までに開催予定のB級ライセンス講習会の中止もしくは延期を発表。 ビッグレースについては「感染防止対策の徹底」もしくは「来場制限」など諸施策の検討を要請。
3月27日	GTA	スーパーGT公式テスト富士（3月28～29日）の中止を発表。
	JRP	スーパーフォーミュラ公式合同テスト鈴鹿（4月3～4日）の中止を発表。
3月30日	GTA	スーパーGT第2戦富士（5月3～4日）と第3戦鈴鹿（5月30～31日）の延期を発表。
	STO	スーパー耐久第2戦SUGO（4月25～26日）を10月3～4日に延期予定であることを発表。
3月31日	JRP	スーパーフォーミュラ第3戦オートポリス（5月16～17日）の延期を発表。
	TEAM	チーム無限がSFテスト富士（3月24～25日）に参加した外国人スタッフ（1名）の感染を発表。
4月1日	JAF	4月30日までのビッグレース、公認競技会、ライセンス講習会などの延期を要請。
4月3日	JAF	5月31日までの競技会の延期または中止について「変更／取消申請」を無料で対応すると発表。
4月6日	GTA	「新型コロナウイルス感染拡大防止に係る大会変更スケジュール案」を発表（※詳細は下記）。

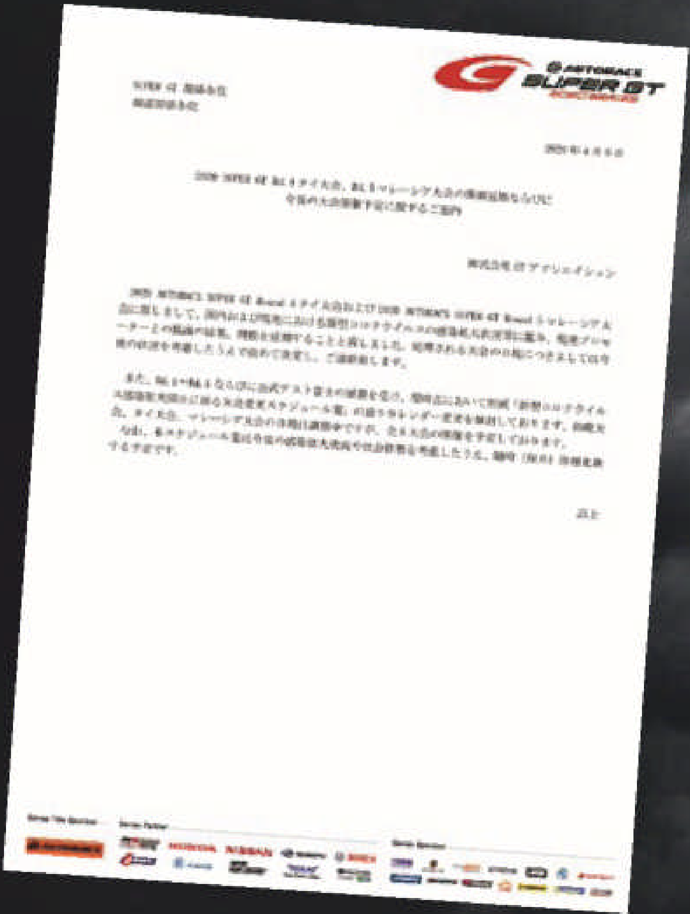
2020年スーパーGT暫定スケジュール

暫定レース日程〈案〉

7月11～12日	岡山国際サーキット
8月8～9日	富士スピードウェイ
9月12～13日	スポーツランドSUGO
10月24～25日	オートポリス
11月7～8日	ツインリンクもてぎ
2020年12月～2021年1月	タイ
2020年12月～2021年1月	マレーシア
日程調整中	鈴鹿サーキット

暫定公式テスト日程〈案〉

6月27～28日	富士スピードウェイ



４月６日、GTAはスーパーGTの「新型コロナウイルス感染拡大防止に係る大会変更スケジュール案」を発表した。３月末に行なわれる予定だった富士公式テストは６月末に移され、岡山での開幕は７月に変更された。また、当初は７月に行なわれる予定だったタイ、マレーシアの海外戦は今年12月もしくは来年１月に開催するべく地元プロモーターと調整中だという。現時点では鈴鹿の日程も調整中である。もっとも、この暫定スケジュールは新型コロナの感染拡大状況により変更の可能性がある。



Class1規定に合わせて生まれ変わる
3メーカーのマシンがお披露目されたのは昨年9月
半年にわたって行なわれてきた実走テストが大詰めを迎え
最終コーナーを立ち上がって隊列を整えたところで
急遽フォーメーションラップは延長されることになった
やがて灯るグリーンライトのあと、先頭に立つのは誰か
開発陣は“答え合わせ”のときを待ち望んでいる——

予熱される“企み”

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）

Technical Note on Brand-new GT500 Cars during “Extended Formation Lap”

3メーカー共通設問 Preview



Questions.

GR Supra
TOYOTA GAZOO Racing

開発陣の「自信度」査定

見極められた“基礎体力”

新たにClass1+αというGT500独自規定での船出を迎える2020年シーズン
参戦する3メーカーの車両開発にはどのような技術的課題があるのか
共通の設問を通じて現在地を炙り出すべく、まずはTRDで車両開発を統括する
清水信太郎氏と、同エンジン開発責任者の嶋田良孝氏に聞いた

Text：世良耕太（Kota Sera） Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）



A1

開発側にとって100点という評価はありません――清水

Q1 19年型車両開発の自己採点は？ 目標達成部分と未達部分は？

嶋田 70点です。車両側もそうですが、エンジンに関しても19年にチャンピオンを獲りたいと思いつつ、並行して20年向けの準備を進めていました。そのため開発アイテムをタイムリーにリリースしたり、毎戦のように性能向上させたりという部分でまったく思ったようにいきませんでした。サーキットでの合わせ込みでポテンシャルを精度良く引き出し、（チームに）なんとか戦闘力を維持してもらった感じです。開発の面では思いどおりにいかなかったので、設計者としては非常に心苦しく感じたシーズンでした。

清水 目標としていたチャンピオンが獲れたのと、シーズンを通して大きな問題を経験せず過ごせたので、一応は評価し80点とします。あと20点は何かという話ですが、開発側にとって100点という評価はありません。どうしても課題は残ります。ウチでいうとタイヤの使い方を含めて、うまくまとめられるようなクルマをデリバリーできたのは良かったと思っています。ただし突出した速さに欠けていました。

そこも含めて、まだやれることはあったという意味での80点です。

Q 2
20年型車両の開発コンセプトは？従来と考え方が異なる部分はあるか

清水 これまでのLC500からGRスープラという新しいクルマになるので、まずはクルマの見極めをしっかりやることが重要です。新車だからうまくいかないという言い訳は許されません。速さや耐久性の部分をすべてクリアし、しっかりと開幕戦に送り出せるクルマを作ることが20年車両の開発コンセプトです。クルマが変わることによって影響を受けるのは、ほぼ空力です。空力に起因して冷却も絡んできます。

A 2
新車だからうまくいかないという言い訳は許されない──清水







19年9月に鈴鹿でシェイクダウンして以降、大きな変化のないラテラルダクト形状。フロントタイヤハウス後端を切り欠くものの、気流制御を担うフィンの類が一切なく、ドラッグ低減優先か。

A 4
基本的な構成に変化はないので、大きくは変わらない──清水

A 3
課題として共通サスをどう使うのか見極める必要がある──清水

Q 3
新たに導入されたClass 1規定共通サスペンションの課題とは？

清水 ジオメトリー自由度が犠牲になるというより、課題ですね。今までの方が良くて、共通サスペンションが悪いという認識ではありません。共通サスペンションになることによって、僕らが慣れ親しんだジオメトリーや剛性といったパラメーターがいったんリセットされます。今までどおりには使えないので、どう使えばいいのか見極める必要がある。そこが課題です。一番重要なのはタイヤの使い方です。共通サスペンションを理解し、タイヤメーカーさんとコミュニケーションの仕方を確立しておく必要があります。

Q 4
日本独自に開発可能なフリックボックス、ラテラルダクトの設計思想に変化は？

清水 細かなデバイスの振る舞い

ベース車がフロントグリルレスのデザインを採用する場合、最大面積上限はありつつもデザインラインより上側で追加の開口部を設けることが許される。各開口部の機能振り分けはLC500同様。

GR Supra
TOYOTA GAZOO Racing

は変わってくると思いますが、基本的にはそんなに大きく変わりません。なぜならフロントにスプリッターがあり、サイドが開いていて、後ろにディフューザーがあるという基本的な構成に変化はないからです。流れそのものが大きく変わるわけではなく、与えられた条件でどう合わせ込んでいくかになります。各社のクルマを見ていただくと、これまでと大きくは変わっておらず、各車の特徴が表れた仕上がりになっていると思います。

A5 信頼性に関してはあまり心配せず開幕を迎えられそう——嶋田

Q5 ジェットイグニッション（プレチャンバー）技術の難しさやエンジン性能向上策は？

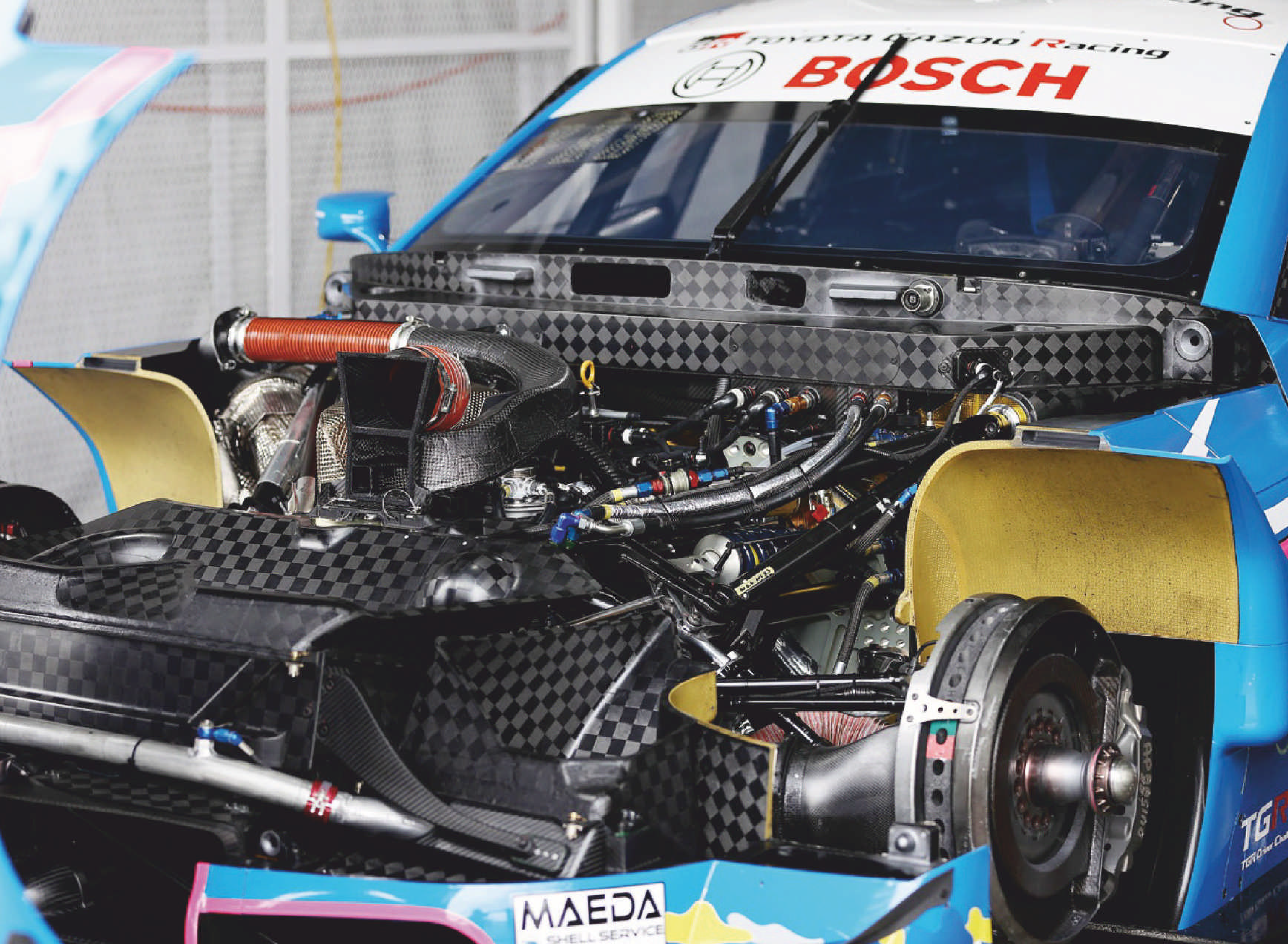
嶋田 やっているとも、やっていないとも言わないのがトヨタの考えですので、どちらとも言えません。（開発凍結によって）今後3年間変えられない部品がありますので、20年に向けては基礎体力というか、信頼性を確認するのにかなりの時間を割きました。いろいろと変えている部分はあるのですが、壊れる、壊れないに関しては、あまり心配せず開幕を迎えられそうです。性能に関してはこの先やっていかなければなりませんが、これまでと同様、燃焼効率をどうやって上げていくかがテーマです。いったん信頼性側に振ったところがあるので、軽量化に関してあまり気が回らなかったのは事実です。触れる部品は限られていますが、当然、軽量化も進めていかなければならないと考えています。まずはスタートラインにちゃんと立つことを目標に開発してきましたので、本格的な性能開発はこれからです。開発アイテムは積み重なっています。なかには単発の試験でいい結果が得られている



エンジン冷却にまつわる気流制御もエアロの取り分に大きく影響する。アウトレット形状とサイズは継承も、中央部にはLC500にはなかったNACAダクトを追加。



Class1+α規定でも空力開発可能範囲は限られる。小顔のGRスープラはフリックボックス面積が相対的に広く、登場時から４枚構成の大小カナードを採用する。



のもあります。それらを全部足せばすごい数字になるのですが、それこそ「絵に描いた餅」でしかありません。ひとつひとつのアイテムに関して信頼性やサーキットでの使われ方を確認しながら、石橋を叩いて渡るように慎重に開発していくことになります。

Q 6

開幕に向けて
開発チーム内でいま現在
もっとも課題となっている点とは？

嶋田 20年からECUがボッシュに変わりました。GRスープラをシェイクダウンしたときから少しずつ詰めている部分ですが、完全に手の内にあるかというと、まだそうはなっていない部分があります。ボッシュのECUをきちんと使いこなし、速く走ってもらうための合わせ込みに関し、まだ詰めるところが残っているという認識です。シーズン後半戦には各社さんともほぼほぼ使い方が見えてくると思うので、その先はいつもどおりの性能開発になると予測しています。規則で変わったコンポーネントをいかに使い切るかが、20年のキモだと思っています。

清水 車両側でいうと、耐久性の面では開発車で1万キロくらい走れているので、ほぼ順調と言えます。ただ、新車に切り換えた際はいつものことですが、実際にレースモードになるとタイヤかすの付着がとんでもない量になるとか、ピットが混み合うとか、実戦でないと見えてこない問題が出てきます。そこの見極めが重要です。20年はホイールナットとホイールガンがEB部品（共通部品）になりましたが、どうもガン側の磁力が弱くてナットが落ちやすい。いま3社で協力し、落ちにくいシステムは何か、やりようがあるのかないのか、という議論をしているところです。車両に関してはステアリングの振動も課題です。ロングランをやると思わぬところで出たりするので、その対応を素早くやるのが現時点での課題です。対策品を入れたいところですが、規則との絡みもあるので慎重に進めています。

A 6

キモは規則で変わったコンポーネントをいかに使い切るか——嶋田

Q 7

ライバル2メーカーの
新型車両に対する印象は？
コンセプトの違いはあるか？

清水 NSXは岡山のテストでの走りから「速いなぁ」という印象です。ホンダさんはかつてFRを走らせていたこともあるので、彼らにとっては驚きでも何でもないと思います。GT-Rも速く見えます。現時点ではどこか

が飛び抜けて速いということはなく、いつものような序盤戦になるような気がしています。セクタータイムを見ていると、ニッサンさんはニッサンさんの特徴が、ホンダさんはホンダさんの特徴が出ているような雰囲気を感じています。

嶋田 今までもそうですが、他メーカーさんに勝っているつもりはありません。クルマが新しくなってもその関係は変わらないと思います。ホンダさんはこれまでMRだったので、ストレートでウチが遅くても、それがエンジンかどうかはっきりしない面がありました。ところが今年は同じFRですので、真っ直ぐでウチが遅ければ、それはエンジンのせいになってしまう。

A 8
車両側として準備すべきことはやりきり、一応の目標値は達成──清水



そういう意味では厳しさを感じていますし、実際にNSXは速いと感じています。

Q 8
現時点で20年型車両の開発進捗と手応え、自信のほどは?

清水 車両側として準備すべきことはやりきり、一応、目標値は達成しています。ライバルとの力関係は開幕してみないと分かりませんが、現時点では、しっかり迎えられるのではないかと思っています。ただ課題は残っているので、そこは粛々と開発を続けていきたいと考えています。

嶋田 実は少し前まで、エンジンは50点くらいの出来でした。車両の開発に比べ、エンジンは耐久性を確認して準備する日程が少し遅れていたのです。我々が開発の足を引っ張っている感じもあったのですが、このところのテストで耐久性の確認が立て続けにうまくいき、なんとか追いつくことができました。準備状況としては80点くらいの出来だと思っています。1周に関してはきちんと合わせたつもりですし、信頼性は確認したつもりです。ただしレースラップで長く走ったときに何が起きるかはちょっと分からない部分もあるので、不安は残っています。



GR Supra
TOYOTA GAZOO Racing

プレチャンバー・イグニッションに関しては「やっているとも、やっていないとも言わないのがトヨタの考え」(嶋田氏)というスタンス。LC500から狭くなったエンジンルームに補機やダクトを取り回す難しさに加え、今後3年間の大型鋳物部品凍結で「基礎体力の見極めに時間を割いた」という。ボッシュのECU制御に関しても、相対的に問題が少なそうだ。また、車体側を含め「フロントダウンフォースの回復」を口にしないのも特徴的。

A 7
今年は同じFRですので真っ直ぐでウチが遅ければエンジンのせい──嶋田



GT-R NISMO GT500

NISSAN Motorsport

開 発 陣 の 「 自 信 度 」 査 定



変 化 の 季 節 に " 鈍 感 力 "

DTMとの共通シャシーを採用した14年からシリーズを席巻したものの
規定変更第2幕となった17年以降は、栄枯盛衰を身を以て味わった
そして迎える20年。捲土重来を期すニッサン陣営の開発コンセプトを
車両開発を率いる坂本昌平氏、エンジン開発担当の稲垣健夫氏に問う

Text：世良耕太（Kota Sera） Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）

予熱される"企み"
Technical Note on Brand-new GT500 Cars

3メーカー共通設問
Preview

Questions.



A 1

部品の製造に起因する不具合を発生させたのは反省点——稲垣

Q 1

19年型車両開発の自己採点は？目標達成部分と未達部分は？

坂本 車体側では70点です。空力に関する規則変更があった17年から課題となっていた部分が、規則凍結もあって完全には対応しきれませんでした。17年に規則が変わった影響で、車両の姿勢変化に対して敏感なところが出てしまいました。それを消すような努力はしていたのですが、19年も引きずっていました。19年の序盤は速さを見せることができたと思います。その意味で開発自体は間違った方向ではなかったと思うのですが、環境の変化に対して弱い部分がありました。序盤は良かったけれど……という展開だったこともあっての70点です。

稲垣 シャシー側が70点だとすると、エンジンは60点ですね。エンジンの方がダメだったので。19年を振り返ってみると、前半戦はクルマの速さがありました。これなら安心して20年の開発に集中できると考えたのですが、相手が追い上げてきたこともあり終盤は速さを失ってしまいました。また終盤に部品の製造に起因する不具合を発

上段をインタークーラー、下段をブレーキ冷却、左右をラジエター、上部をエキゾースト冷却に振り分ける開口部機能は不変のよう。フリックボックスのカナード類は、9月以降フェンスの廃止や曲率を変更するなど試行錯誤が見られる。

ボンネットのエアアウトレット形状は19年までのモデルとほぼ同形状のよう。開口部を含めエンジンルーム内の気流制御は熟成の域か。

GT-R NISMO GT500

NISSAN Motorsport

A 2

20年も燃焼効率を上げフリクションと振動も減らしたい――稲垣

生させてしまったのは反省点です。あの不具合が足を引っ張ったのは間違いありません。速さの点でも、もうちょっとストレートスピードを上げることができれば、という思いは正直ありました。トヨタさんが速かったですね。

Q 2

20年型車両の開発コンセプトは？従来と考え方が異なる部分はあるか

坂本 車両姿勢の変化に対して敏感なところが、ずっと抱えていた課題でしたので、その敏感さをなくすような開発をしています。空力だけでなく剛性であったり重量配分であったり、車両全体としてロバスト性を高めるのがコンセプトです。Class1規定の導入で共通部品の範囲が広がっています。それに合わせる格好で、狙っているコンセプトに向けて開発したアイテムもあります。具体的な内容は言えませんが、開発のやり方も変えています。

稲垣 引き続き、燃焼効率を上げていくことが一番です。合わせてフリクションを減らし、振動も減らしたい。これら3つをテーマに開発しています。振動で部品が壊れてしまうのが問題のひとつ。ドライバーからは以前から改善を指摘されていました。20年はエンジンを大きく変えるタイミングだったので、きっちり対応しようということになりました。

Q 3

新たに導入されたClass 1規定共通サスペンションの課題とは？

坂本 すごく華奢ですが軽さに関しては抜群ですし、それでいて剛性が不足することもない。よくできたサスペンションだと思います。これまで我々が使ってきたサスペンションとは設

計思想が違うので、その思想を理解し特性を引き出すような開発をしています。これまでのところ大きな不具合は出ていません。共通サスペンションではアップライト側の自由度がなくなったのですが、自由度が残るインナーピボットで充分に対応できています。例えばスタビライザーは自由に設計できなくなり共通になりました。与えられた範囲内でどういうセッティングをし、荷重移動をさせるかについて取り組んでいるところです。

A 3

自由度が残るインナーピボット側で充分に対応できている――坂本

Q 4

日本独自に開発可能なフリックボックス、ラテラルダクトの設計思想に変化は？

坂本 車両を企画する側から、ダウンフォースはどれくらいあった方がいいとエアロ側にリクエストし開発します。ラテラルダクトに関しては、フロントダウンフォースの要求からデザインを変えてきました。17年まではL／D（空力効率）やドラッグとダウンフォースのバランスを見ながらエアロを決めていましたが、18年以降は主にフロントダウンフォースの獲得を軸に開発しています。ストレーキはフロントだけに効いていたわけではなく、全体に効いていたので、なくなった影響は一概には言えません。20（ニーマル：20年仕様）の開発コンセプトは、姿勢が変化した際の敏感さを消すこと。つまりロバスト性を確保するのがテーマです。その点については実現できたと思っています。アグレッシブなラテラルダクトは、お客さんの視点で見ても分かりやすくていいと思っています。あれでピーキーな特性になっているかというと、そんなことはありません。

A 4

姿勢変化時の敏感さを消すこと。ロバスト性の確保がテーマ――坂本

Q 5

ジェットイグニッション（プレチャンバー）技術の難しさやエンジン性能向上策は？

稲垣 点火系の大幅な改良はやっています。それには特有の難しさがあり、我々も手探りでやっているところなので、いろいろと問題を抱えている

多くのフィンが林立し、3メーカー中で最も派手な印象を与えるラテラルダクト。前方4枚でタイヤハウス内の気流を流し、負圧でラテラル出口の流速を上げる狙い。フロントDF確保最優先の形状。

A 5

点火系の大幅な改良はやっています。熱問題も出てきている――稲垣

状況です。今までにまったくやったことのない内容になるので、うまく燃やすのが難しさのひとつです。そこからいかにいい火炎を出すかも重要です。これまでは火花を出すだけでしたが、今度はそこで燃焼もするので、熱の問題が結構出てきます。そのため、どう熱を逃がしてやるかも難しいところです。

A 6
パワーに関してはまだ目標値に達していません——稲垣

Q 6
開幕に向けて開発チーム内でいま現在もっとも課題となっている点とは？

稲垣　高い目標を掲げているせいでもありますが、パワーに関してはまだ目標値に達していません。今年はとくに高い目標を掲げているからでもあります。未達な部分を埋めるために、継続して開発を進めていきます。

坂本　トヨタさん、ホンダさんに比べると、我々はテスト中にピットで止まっている時間が長いなという感覚はあるのですが、順調に準備はできています。レースをやっていくうえでは、ホイールナットが共通部品に変わりました。ソケットを含めて共通です。3社共通になったのですが、安全な作業性確保の面で準備が足りていないと感じています。また、サスペンションを含めて共通部品が増えています。ある程度の準備はできていますが、部品供



給の点で不安が残っています。ステアリングの振動は我々も経験していますが、許容できるレベルへの対応はできています。そこは解決した、というのが我々の認識です。

A 7
実は今年もテストでプロペラシャフトを折っています――稲垣

GT-R NISMO GT500
NISSAN Motorsport

Q7 ライバル2メーカーの新型車両に対する印象は？コンセプトの違いはあるか？

坂本 速そうなのはトヨタさんかな、と思います。20車両のシェイクダウンから、見たところあまりトラブルなく走ることができているようですし、タイムも出ています。エアロに関しては、シェイクダウンで持ち込んだものを大きなバージョンアップすることなく最後まで使っているよう。そういうところを見ると、かなり順調なのかなと感じます。ホンダさんも順調に開発が進んでいるように見えます。FRは久しぶりという割にトラブルなく走らせているようですので。

稲垣 今年からECUがペクテル（コスワース）からボッシュに変わりました。相手のエンジンを見ることはできないので、なかなか難しいのですが、我々は立ち上げでちょっと苦労したのに対し、トヨタさん、ホンダさんは普通に走っているように見えました。取り組み方が違うのかなと感じています。ホンダさんのFR化に関して、ひとつウイークポイントがあるとすればプロペラシャフトなのですが、我々が経験したようなトラブルを経験することなく順調に走っているように見えます。そこらへんもしっかり知見をお持ちなのでしょう。実は我々は今年もテストで折っています。距離が行っているものをテストで使っている面もあるので折れやすくはあるのですが、壊しているのは事実です。トヨタさんは間違いなく順調だと思います。

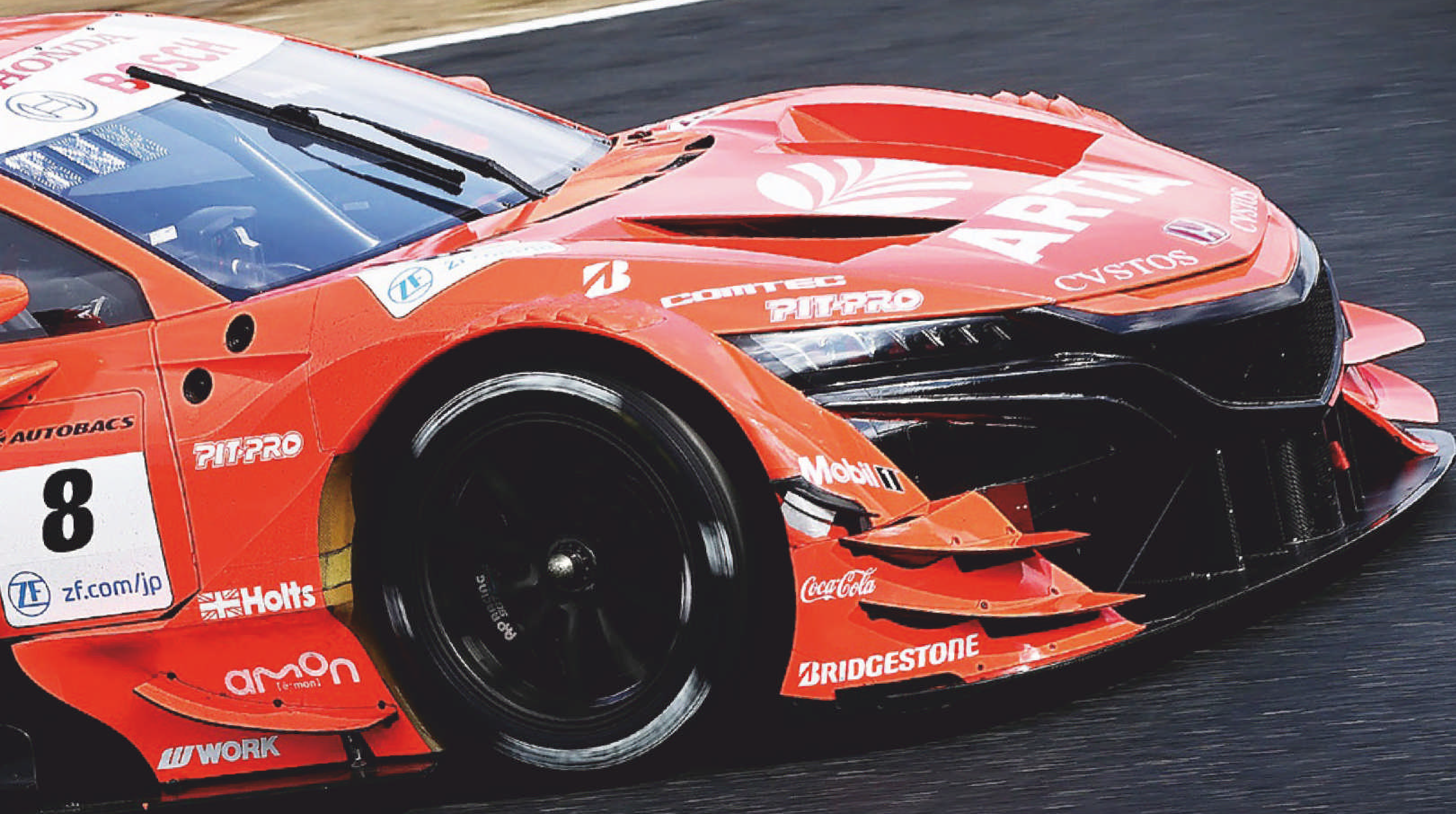
基本骨格も刷新し、形式名も『NR20B』へと進化。燃焼方式では「今までにまったくやったことのない内容」（稲垣氏）にトライしていて、特有の問題に直面しているという。数値目標を高く掲げたこともあり「目標値にはまだ未達」だが、大きな伸び代が期待できそう。ECUがボッシュ製に変更されたこともあり、共振域で振動の問題が出てプロペラシャフトを破損するトラブルも経験したが、19年仕様でも全体の振動は出ていて、その点は「対策済み」という。

Q8 現時点で20年型車両の開発進捗と手応え、自信のほどは？

坂本 我々なりの準備はできていると思っていますが、トヨタさん、ホンダさんがどの程度仕上がっているかにもよるので、もう少し頑張らなければいけないと思っています。やれることといえば軽量化くらいですが、ほぼやり尽くした感があるので、できることを地道にやっていくことになります。

稲垣 19年の終盤を見ると、とくにトヨタさんに対してはディスアドバンテージがあったと思っています。そこをどれだけ埋められるかですが、相手も進化するので、まだまだ足りないというのが実感です。その意味では自信はありません。まだまだ努力して向上させないとだめだという思いの方が強いです。1基目のエンジンでやりきれていないものは、2基目で確実にやっていかなければなりません。

A 8
我々なりの準備はできていますが、もう少し頑張らなければ――坂本



NSX-GT

Honda Racing

開発陣の「自信度」査定

順風満帆の“恐怖感”

20年新時代のGT500クラスで、最もドラスティックな変革を断行したのがホンダ陣営。旗艦NSXはついにFR化され、ライバル勢と同じ土俵で勝負に挑む。その内実を、プロジェクトリーダー兼エンジン開発担当の佐伯昌弘氏と、車体開発担当の徃西友宏氏に聞いた

Text : 世良耕太（Kota Sera） Photo : 益田和久（Kazuhisa Masuda）



A 1

MRハンデウエイトによる重量増や搭載位置に対応できず60点以下——佐伯

Q 1

19年型車両開発の自己採点は？目標達成部分と未達部分は？

佐伯　結果的にうまくいかなかったことを考えると、60点以下だったのかなと思っています。MRハンデウエイトによる重量増や、その搭載位置によってセットアップの自由度が奪われ、各サーキットでうまくマッチしませんでした。エンジンに関しても、もう一歩、手は打てたと思っています。

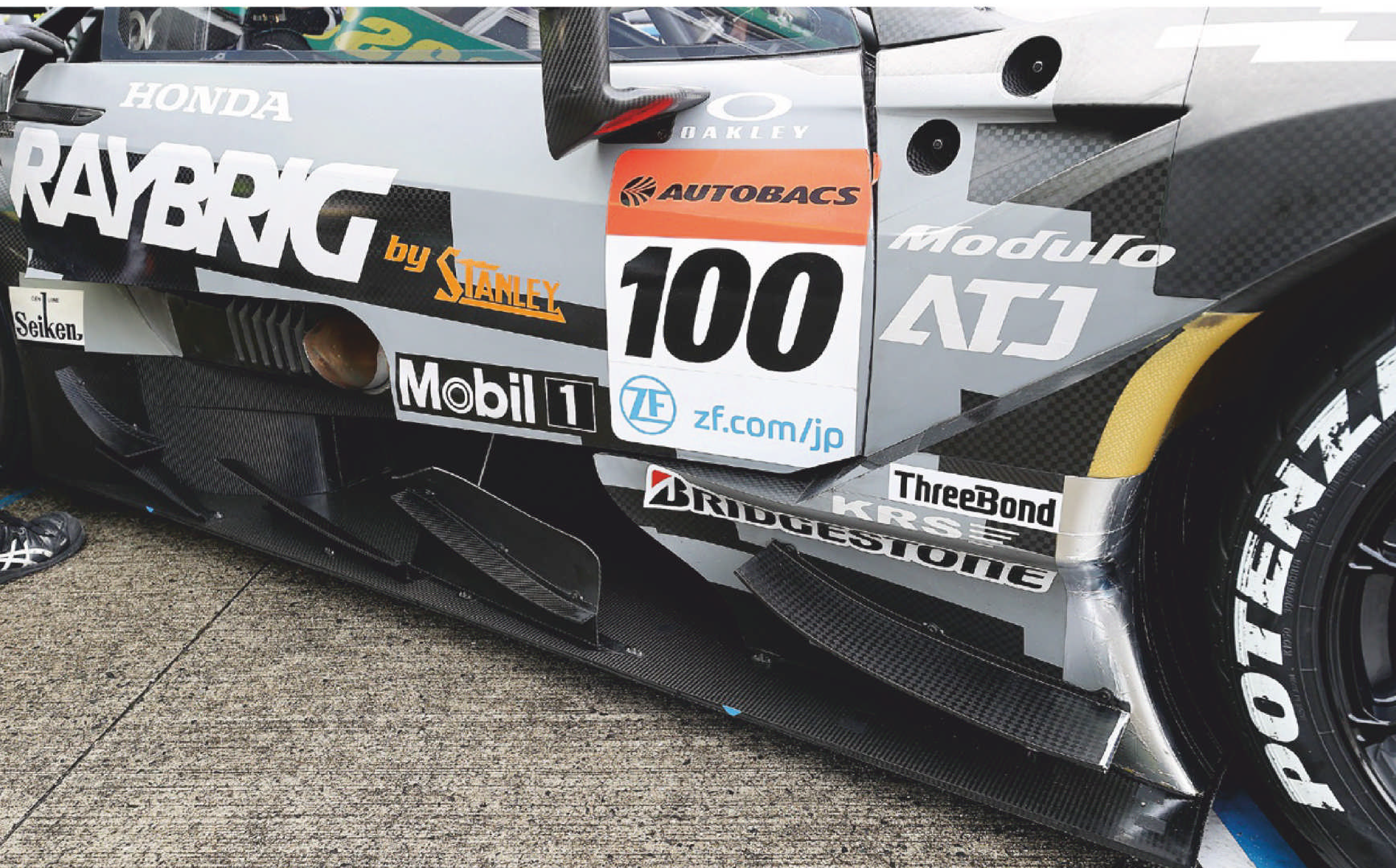
徃西　19年は見た目が全然違うフリックボックスなどを用意し、空力性能を上げる準備をしたのですが、チームのエンジニアさんやドライバーさんのフィードバックを重視し、18年型をあえて進化させずに臨む選択をしました。その選択が正しかったかどうかは分かりません。ただ、前年あったようなアドバンテージがなく接戦が続いてしまったのは事実で、うまく消化できなかったという意味で60点です。

Q2 20年型車両の開発コンセプトは? 従来と考え方が異なる部分はあるか

佐伯 当然、速くて強いクルマを作ることが目標です。ただし、スケーリングが決まるタイミングもあり、間に合わせるのに精一杯だったのが実状でした。まずは信頼性を最優先してテスト車を製作し、トラブルによってクルマを止めないようなクルマづくり、エンジンづくりを心がけてきたというのが本音です。開幕に向けたレース車は、そこからさらに戦闘力を上げるため、軽量化と信頼性のバランスをコンセプトに掲げています。

往西 テスト車はそれなりに走らせることができたのですが、レース車は部品の供給が遅れたこともあり、充分に走らせることができていません。レース前の最終スペックで、溜めていたアイテムを一気に確認する予定だったのですが、3月のプライベートテストも合同テストも中止になり、確認できていない状況です。そのため、用意したものが予定どおり機能するかどうかを見極めることができていません。

A2 用意したものがうまく機能するかどうか見極められていない——往西



FR化に伴い、全体の空力性能も大きくコンセプトが変化。ラテラルダクトは外側に備わっていたフェンスが消え、フローティング状のフィンが並ぶ。静的荷重の増えたタイヤを守る意味でも、フロントDF確保がテーマになる。

A3 危ない領域と背中合わせだった当時のサスと比して懸念はない——往西

Q3 新たに導入されたClass 1規定共通サスペンションの課題とは?

往西 19年までに到達したところから、だいぶ戻されることになります。サスペンションジオメトリーの設定でタイヤをうまく機能させたりすることができなくなり、性能面での取り分は目減りします。その目減り分を別の方法で取り戻さなければいけないのですが、完全に取り戻すところまではいっていません。空力だけで取り戻すのは無理で、まだ試行錯誤の最中です。我々は以前ハイブリッドを積んでいた際、最低重量をクリアできていませんでした。そのときに、軽量化を攻めたサスペンションを開発した経験があります。危ない領域と背中合わせだった当時のサスペンションと比べれば、今度の共通サスペンションは強度に関して懸念

NSX-GT
Honda Racing

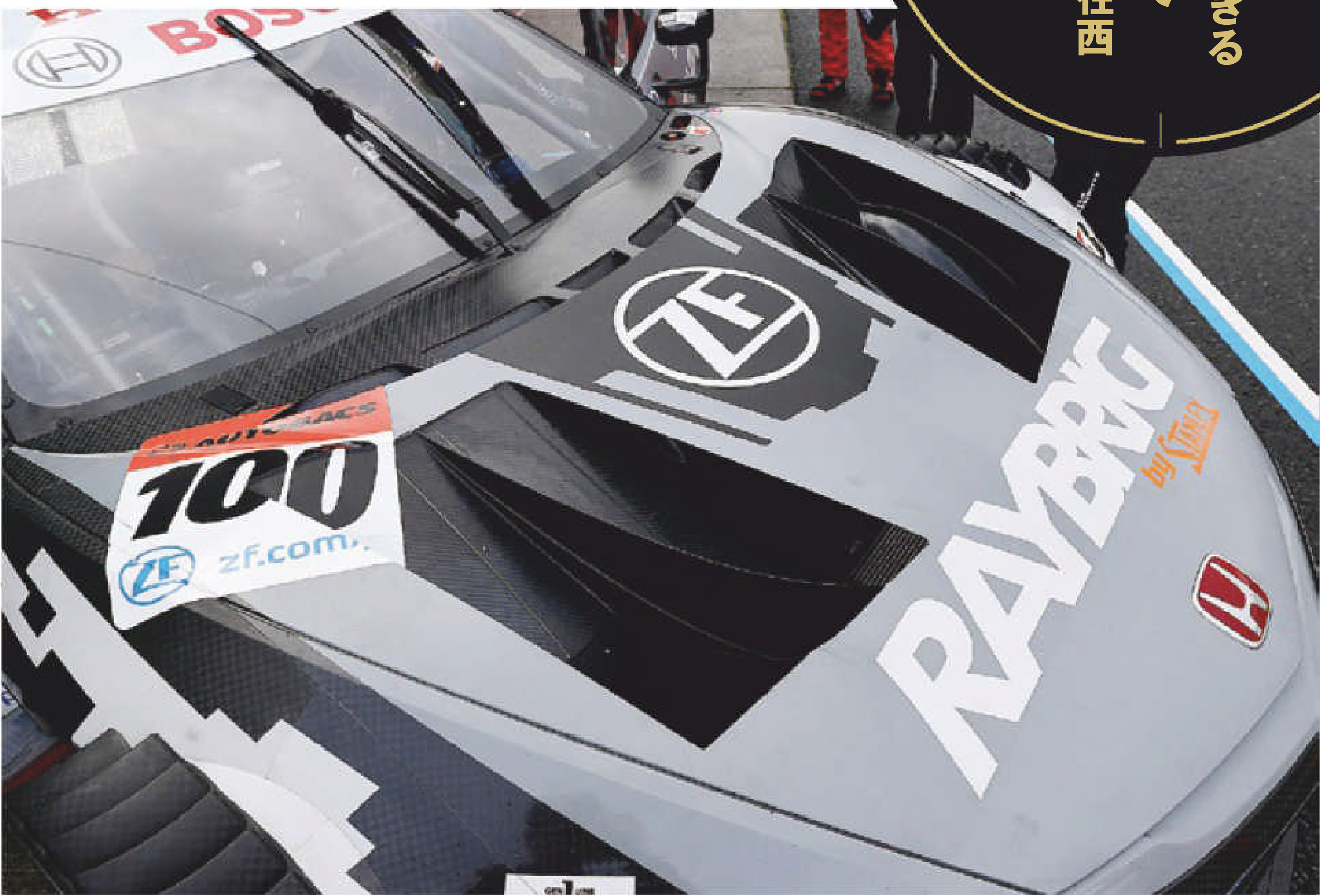
過給エンジンに対するフロント開口部の機能割り当ても初の試み。「（各部を）必要な温度まで冷やせるか」（徃西氏）をテーマに、かなり余裕の持った構成とし「安パイとした分、信頼性はOK」に。

A4　性能を自在に調整できるアイテムが減っていて上げ方が難しい――徃西

するほどではありません。

Q4　日本独自に開発可能なフリックボックス、ラテラルダクトの設計思想に変化は？

徃西　設計思想は大きく変わっていません。ミッドシップからフロントエンジンになったぶん、欲しい空力の特性も前後のバランスも変わってきます。それをどういうデザインで達成するかは、これまでNSXで築いた知見をベースに許された範囲の形状で変えていくことになります。その状況に変わりはありません。19年まではスプリッター下面であったり、ホイールハウスの自由エリアを使って空力性能を上げたり調整したりと、いろいろなキャラクター付けをしていましたが、それができなくなりました。その影響は大きく、性能の絶対値はまず下がります。落ちた性能の絶対値を競争力のあるレベルまで上げなければなりませんが、今までのように自在に調整できるアイテムが減っているので、上げ方が難しい。上げたとしても使いづらい特性になるものも多く、試行錯誤しています。

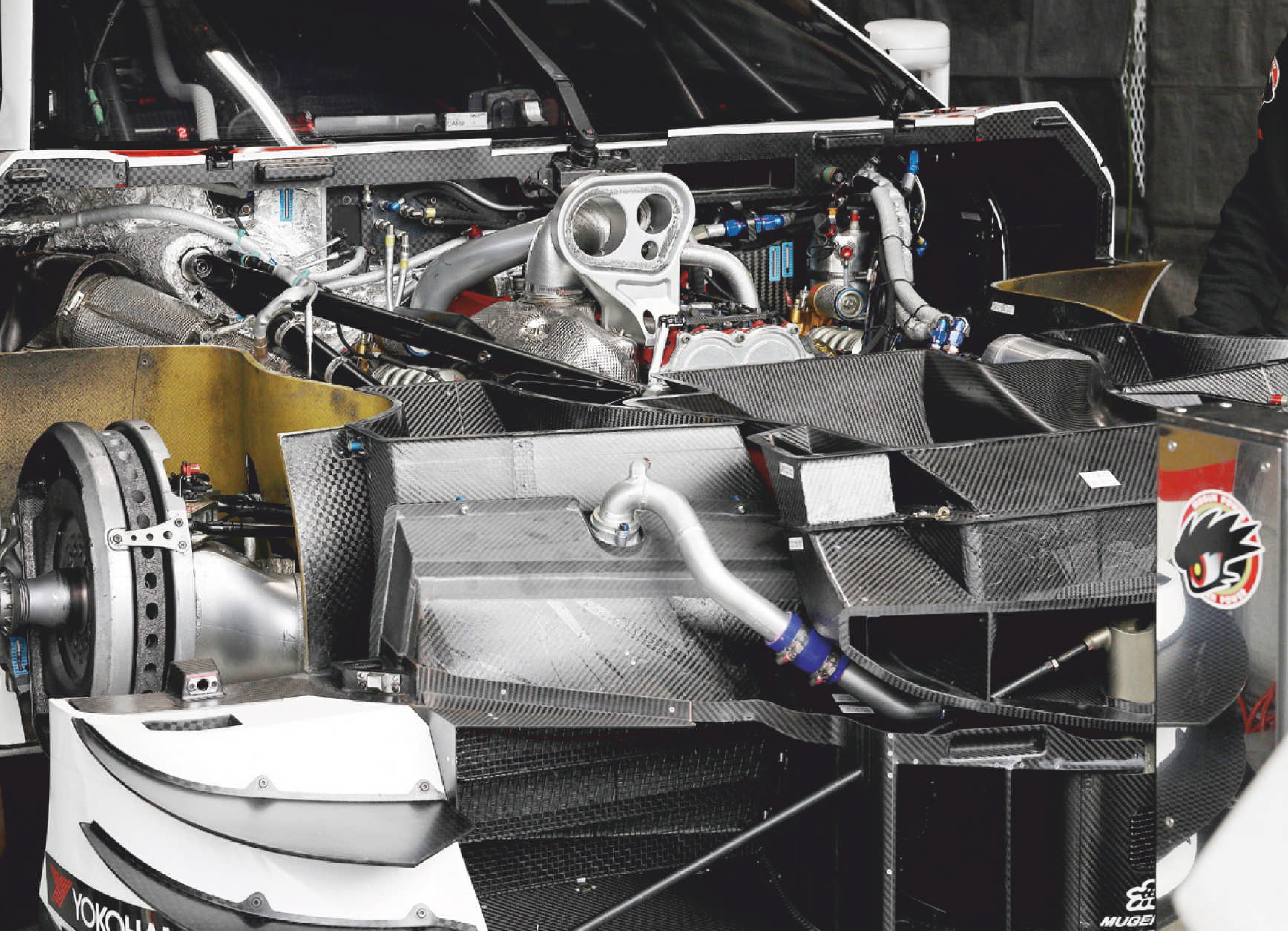


ボンネットダクトの開口も「攻められてない」分野のひとつ。他社を参考としつつ、シェイクダウン時に厳重な熱対策が施された内部も「現状は他社の水準に落ち着いた」（佐伯氏）。

A5　補機類の配置も見直し新設計に近いエンジンになっています――佐伯

Q5　ジェットイグニッション（プレチャンバー）技術の難しさやエンジン性能向上策は？

佐伯　20年のHR・420Eでは、これまでの技術を継承しています（HR・414E時代の16年2基目に初投入。17年のHR・417Eで本格的に採用）。ただし、417Eとは全然違います。スーパーフォーミュラにしろ、昨年までのNSXにしろ、我々はミッドシップ用のエンジンしか持っていませんでした。ところが20年は共通フロントフレームの中に収めなければな



A 6

大入力やセットアップの方向性なども未確認で不安だらけ——佐伯

りません。417Eのままではスペース的に収まらないので、補機類のレイアウトを変更するなど大幅な改修を行なっています。油路や水路、ギヤトレーンも変えており、ほぼ新設計に近いエンジンになっています。ジェットイグニッション的には大きく変えていないところからスタートしています。パワーを狙うより信頼性を最優先しました。他社さんの初年度（14年）の苦労を聞いていると、コンサバな設計にせざるを得ません。そのためテスト車のエンジンは相当重たくなりましたが、レース車のエンジンはしっかり軽量化を進めているので、車体側にも寄与できると思っています。

Q 6

開幕に向けて開発チーム内でいま現在もっとも課題となっている点とは？

佐伯　レース車でしっかりテストできたのは、岡山で行なったテスト2回だけです。そのため、鈴鹿のようなもっと大きな入力が入るサーキットに行ったときに何が起きるのか、確認ができていない状態です。セットアップの方向性が思っている方向で合っているのかどうか、その確認も済んでいません。現時点では不安だらけです。

往西　セットアップに関しては、こちらからチームさん側にある程度選択できる幅を提供し、テストを通じて確認してきました。ミッドシップのNSXで速さを仕上げていくのに慣れ親しんでしまっているので、タイムを詰めていこうとすると昨年までのクルマの合わせ込みに近づいてしまう。フロントエンジンならではのまとめ方もあると思っていますが、まだ試すことができていません。この仕上げ方で充分かどうか、自信がないのが本音です。

Q 7

ライバル2メーカーの新型車両に対する印象は？コンセプトの違いはあるか？

佐伯　トヨタさんは仕上がっているな、という印象を受けます。我々はチームごとにばらついた状態ですので、差はなかなか大きいという印象を受けています。ニッサンさんに関しては、エンジンがすごく良くなっていると見ています。全体的に昨年よりポテンシャルは上がっていると思います。

往西　単純に形（空力）の話をすると、昨年と同様に三者三様ですね。使っている風洞も違うし、目指している特性も違うでしょうから、コンセプトの違いまで踏み込むことはなかなか難しいですね。



中央のインタークーラー、左右のラジエーターと、アウトレットダクト面積の大きさが目をひくエンジンルーム。上部にそびえるエキゾースト冷却風取り込み口の径も余裕を持ったサイズに見受けられる。共通フロントサブフレーム内に収まる『HR-420E』は、燃焼圧上昇対策で強度を確保しつつ、補機の配置やギヤトレーン位置などを見直した。長距離レースではフロントブレーキへの負担も未知数となる。

A 7
我々はチームごとにばらついた状態で、差は大きい印象――佐伯

NSX-GT
Honda Racing

Q 8
現時点で20年型車両の開発進捗と手応え、自信のほどは？

佐伯 シーズン前半はうまく合わせ込めないところもあると思っていますが、後半に向けてはある程度まとめられ、いい勝負ができる位置にいられるのではないかと考えています。とにかく走った距離が短すぎます。予定した距離の半分も走っていませんから。昨年のNSXに近い方がいいのか、まったく逆がいいのか。いろいろトライを始めたところでテストが中断していますので、このまま開幕すると前半はちょっと厳しいかなと思っています。

往西 自信はまったくありません。セッションごとに何かヒントを見つけて、ここは良くしていこうとか、この部品はこのままだと危ないんじゃないかというところが、走れば走るほど出てくると思います。開幕してしばらく、もがきながらになるでしょう。

佐伯 信頼性の面で口を酸っぱくしながら「走行時間を止めるな」とやってきた甲斐があり、昨年のテストから大きなトラブルを経験することなく、テスト時間内は充分に走れています。そこは自信につながるのですが、不安もあります。トヨタさん、ニッサンさんが過去に経験したようなトラブルをまだ1回も経験していないのです。このままレースを迎えて本当に大丈夫なのか、という不安があります。

往西 たとえば、プロペラシャフトの破損を経験していないので、破損した場合の被害について把握できていません。ドライバーにも経験がないので、予兆を感じ取り、先手を打って新品に交換しておこうという判断もできない。

佐伯 今まで折れていないんだから「ウチは折れないんだ」という自信がある一方で、シーズンに入ってから折れたらどうしようと、逆に不安です。

A 8
プロペラシャフトの破損を経験せず、予兆や被害を把握できていない――往西



Ju 寿 ichi 一

Text：藤井由夏（Yuka Fujii／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

N.Mitsuhashi

今シーズンのGT500は3メーカーとも新車となり新たな伝説の幕開けとなる
もちろん、最大の注目点がマシンの勢力図であることは間違いない
しかし、シーズンオフの間、マシン以上に注目を集めた話題もある
「チャンピオン監督の移籍」。その裏にある狙いとは——

例年、シーズンオフには「誰がどこに移籍する」「若手がステップアップするらしい」「あのふたりのコンビは強力だ」など、他のスポーツと同様にスーパーＧＴ界も移籍話で盛り上がる。だが、その大半はドライバーがメイン。エンジニアや監督の話が表立って話題に上がることは稀だ。

しかし、今季のシーズンオフはいつもと様子が違った。「脇阪寿一監督、サードへ移籍」。昨年、ＧＴ５００クラスでチャンピオンを獲得したチームルマンの監督が、まさかの電撃移籍をすると発表された。

「チームルマンが今年、〝実質セルモの２台体制〟となることは昨年の最終戦前から聞いていました。同時に、サードの厳しい状況に関しては一昨年ぐらいから相談は受けていましたね。僕の移籍に対して『なんで？』という声もいただきますし、びっくりされた方も多いと思います。ただ、監督という仕事は求められてやるものです」

サードと言えば１９９４年ＪＧＴＣ（全日本ＧＴ選手権）時代から参戦している老舗チームで、寿一監督も２０

どん底からの青写真

2019年GT500チャンピオン監督に託された新たなミッション

脇 Waki 阪 saka

Special Interview with

12・2013年にドライバーとして在籍し、現役時代に最後の優勝を飾った所縁のあるチームだ。ところが、26年間に渡る参戦期間で、タイトル獲得はわずか一度だけ。まだ記憶に新しい2016年、2レース制となった最終戦もてぎで大逆転を果たした年だけだ。残念ながら毎年、タイトル争いに加わっているトップチームとは言い難い。さらに、今季は名将・田中耕太郎エンジニアの離脱により、テコ入れが急務となった。そこで白羽の矢がたったのが寿一監督だ。2015年いっぱいでドライバーを引退し、翌年チームルマンの監督に就任。わずか4年でチームを再生させ、17年ぶりのタイトル獲得へと導いた功績が評価され、今回の移籍が実現した。



N.Mitsuhashi

チームルマン再生への4年間

そもそもミスターGTと呼ばれ、スーパーGTの看板を背負ってきたドライバーが〝監督〟の立場に就任したのは4年前にさかのぼる。かつて自身がステアリングを握り、初めてタイトルを獲得したのがチームルマンだった。〝レーシングドライバー脇阪寿一〟を作り出してくれたチームルマンの低迷は、自身の現役時代から「気がかりだった」という。そして、いざ引退して次のステップへ進むことになったとき、元チーム代表の土沼広芳氏から「寿一がいた頃のルマンのようにしたい」という言葉をもらい、監督を引き受けた。しかし、当時のチームルマンは問題が山積していた。

「少なくとも僕が監督として戻ってくる以前は、もうすっかりチームに負け癖がついていた。コース上の戦いでも『目の前がルマンなら抜ける』『後ろからルマンが来ても大丈夫』と敵にナメられていた部分もあったと思う。周りからどう見られているかの意識改革を徹底的に行なう必要があった」

「たとえば現場におけるメカニックたちには工具を置く位置、消火器の管理、ピット作業時の目線の方向、作業手順まで事細かに注文を出しました。これは一見単なる整理整頓に見えるものでも、ミスを減らすためのリスクマネジメントだったり、作業の効率性アップだったり、強いチームが当たり前のようにやっていることです。僕は勝負にいくまでに徹底的に勝つ可能性を引き上げて、負ける可能性を引き下げてから戦いに挑む。徹底した準備をしたうえで勝負にいくから、負けたとしてもその敗因や課題が小さく見える。その課題をひとつひとつクリアしたら強くなりますよね」

これらを積み上げていくなかで、チームは少しずつ強さを取り戻していった。同時に、寿一監督にも変化があり、ドライバー時代には見えなかったことも見えるようになっていったという。

「ドライバーのときは、多少ワガママを言おうが、何をしようが成績を出して帰って来たら、それも許されると思っていた。でも、監督になるとそれは通用しません。強く厳しく言えばいいというものでもないし、自分の言っていることを他人に証明してもらう職業であることに気がつきましたね」

チームのレベルが上がるとともに、自身も監督として成長していった。そして、すべての努力が結実したのが昨年の最終戦だ。

もてぎ決戦の一週間前、チームに2

N.Mitsuhashi



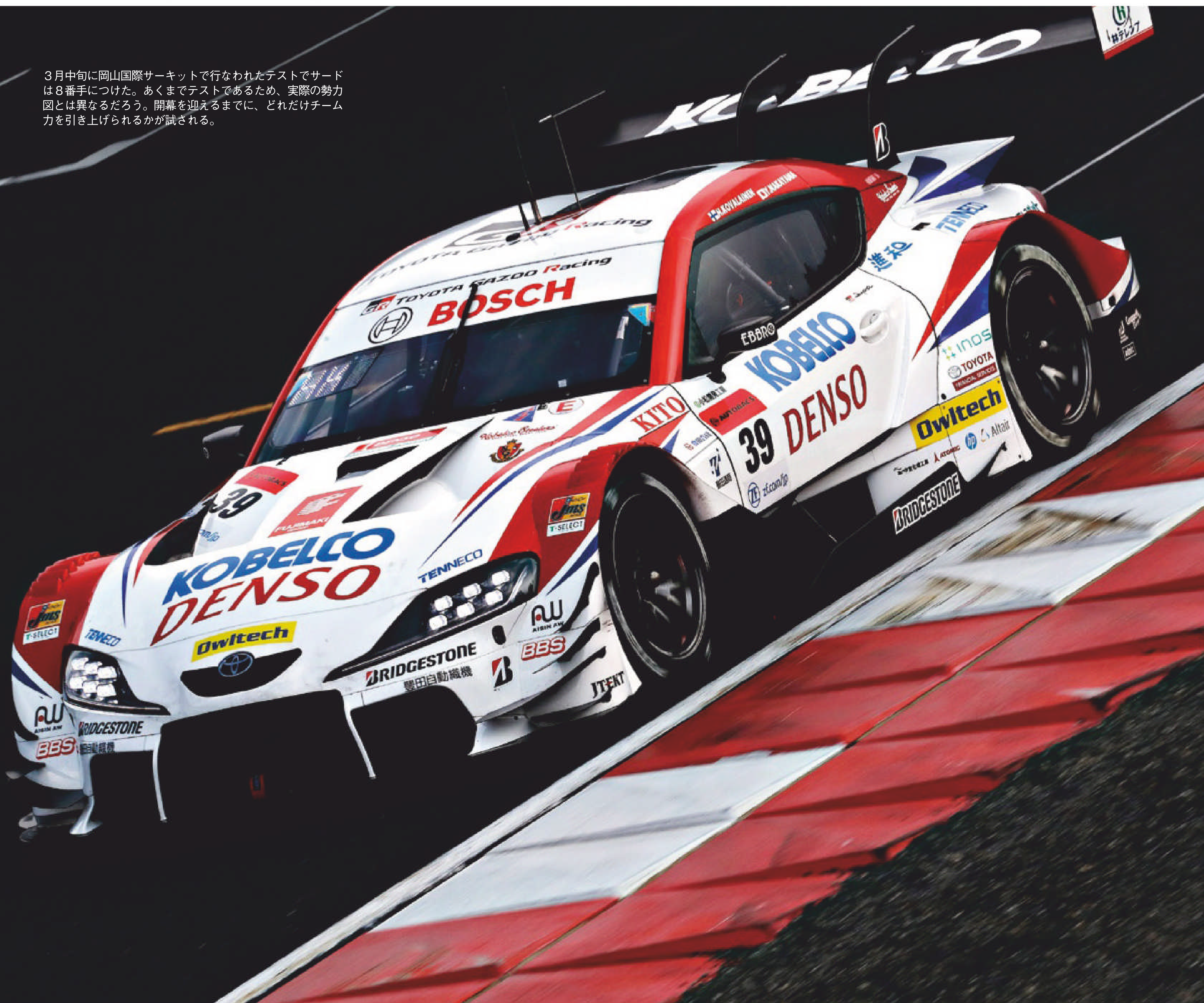
サードの直近の成績を見てみると、2016年にチャンピオンを獲得。以降、毎年必ず一度は優勝してきた。今後の課題のひとつはいかに1シーズンとおして安定した結果を出し続けるか、という部分になるだろう。

M.Hirata


N.Mitsuhashi

Special Interview with

脇阪寿一 ——どん底からの青写真



３月中旬に岡山国際サーキットで行なわれたテストでサードは８番手につけた。あくまでテストであるため、実際の勢力図とは異なるだろう。開幕を迎えるまでに、どれだけチーム力を引き上げられるかが試される。

勝負の前は負ける可能性を引き下げ、勝つ可能性を徹底的に引き上げてから挑む

020年のGT500活動休止が知らされ、スタッフらは大混乱に陥っていた。このままではつかみかけているタイトルがこぼれ落ちてしまう。なんとしてもタイトルを獲らせたいと考えた寿一監督は、すぐにマネージャーや営業も含めたスタッフ全員を御殿場のファクトリーに集めた。

「この戦いはなんのためにするんだということを話しました。その時点で来年は全員がバラバラになってしまうことは分かっていましたが、チャンピオンになるためにはいま何をやるべきなのかひとりひとりに話をさせた。その過程で全員のモチベーションが上がり、最後は僕が何を言ってもウダウダしていたメカニックが大きな声で『チャンピオン獲るぞ！』と言ったんです。その瞬間、もう一度ひとつになることができました。（山下）健太にも『タイトル獲るぞ。これがチームなんだぞ』と。4年間チームルマンの監督を務めてきましたが、この瞬間が一番うれしかったし、彼らの成長を強く感じた」

サード建て直しの課題

今年、寿一監督に課せられたのがサードの再生だ。チームルマンのときと同じように課題は山積みで、その深刻度合いはチームルマン以上だという。

「大変なチームだと思っています。昨年まで同じトヨタとはいえ、ライバルとして彼らを見てきましたが、正直に言えば決して強いチームではないと感じていました。さらに、そこから田中耕太郎エンジニアもいなくなり、メカニックも入れ替わりがありました。去

年も第6戦のオートポリスで優勝しているとはいえ、チームルマン以上に深刻な状況だなと分析しています」

とくに田中エンジニアの離脱は、サードにとって大きな痛手だ。名エンジニアと呼び声高い田中エンジニアは、その豊富な経験から自身のやり方でサードを含めたさまざまなチームに好成績をもたらしてきた。

「耕太郎さんの存在はものすごく大きいと思います。でも、このままの体制が続いて、耕太郎さんに頼り切っていたらサード自身の力をつけていくことにはならない。本気でいまのサードを建て直すためには、耕太郎さんの離脱も必要なことだったかもしれない」

田中エンジニアの後任として牧野成



M.Hirata

厳しいミッションになるが
サードの建て直しには本気で向かい合う



伸エンジニアがサードにやってきた。昨年まではダンディライアンでスーパーフォーミュラを走らせていたが、GT500のトラックエンジニアは初めてとなる。牧野エンジニア自身もまだ手探りの状態だろう。そういう意味でも寿一監督はこれまでと違う新たな手法でチームを建て直す必要がある。

「戦いの世界において、優秀な人間を集めれば強いのは当たり前。牧野エンジニアには、これまでのスーパーフォーミュラにおける経験がある。ただ、みんなも知っているとおりGT500で勝つ、タイトルを獲るということはそんな簡単なことじゃない。だからこそ、僕自身も牧野エンジニアももっともっと成長していく必要がある。いまはまだ正直どこから手をつけたらいいか分からない。いままでサードを走らせてきた人たちがいないですからね。新しい体制が始まったばかりだからデータも少ないので判断に困るところもあるかもしれない。いまはこれからどういう組み立てをしていかなければいけないのかを考えている段階ですけど、GT500はそんなに甘い世界ではないので、どこかでさらなるテコ入れが必要になってくるかもしれません」

チームの建て直しは絶対条件だが、そのなかでキーとなるのはやはりふたりのドライバーだろう。客観的事実として、トヨタ陣営内で〝サード以外の5チーム〟には、現役スーパーフォーミュラドライバーが名を連ねる一方、サードだけは現役SFドライバーが存在しない。この点はたしかに不安要素ではある。しかし、元F1ドライバー

K.Masuda

Special Interview with

脇阪寿一 —— どん底からの青写真

であり、GT500のチャンピオン獲得経験もあるヘイキ・コバライネンは、勝敗を左右するような重要な局面で「引かない強さ」を持っている。これは武器だ。また、チームメイトである中山雄一は、GT500にレギュラー参戦してまだ2年目と経験値の低さは否めないが、持ち前の素直さを活かして成長曲線を描いているドライバーでもある。

「今回はたしかに厳しいですし、まだどうなるか想像もつきません。でも僕には幸いなことに昨年のタイトルがあります。これからサードで1年、2年とやって仮にダメだったとしても『チームルマンがタイトルを獲得したとき、寿一は何もしていない』というイメージは作っていないです。だからそれを最大限に使わせてもらって時間もかけさせてもらうし、チームには時間が必要だということは話しています。そのうえで、彼らにも改善しようという気持ちがある。新たなフィールドは神様が僕に与えたミッションだと思っていますし、どんな経験をして、何が勉強できるのか楽しみですよ。監督という仕事は求められてやるものだと話しましたけど、サードを建て直すことに関して僕は本気です」

脇阪寿一の監督論

現役引退から5年目を迎える寿一監督。チームルマンからスタートした新たな挑戦のなかで自分なりの監督論を確立してきた。

「人それぞれ経緯ややり方は違うと思いますが、僕の場合はドライバーとして20年近くやってきたことを認めてもらって、いま監督をさせてもらっている。さらに監督としても成績を出すことができた。加えて、僕の場合はTGRアンバサダーもやらせてもらっているので、他の誰かがポンと来て何かをするよりは聞く耳を持ってもらえていると思っているし、それを使わないといけないです」

「ドライバーにはプロであることと、人として成長することを求めたい。プロ野球選手を見ても分かるけど、若い選手でもマイクを向けられたら立派なコメントをしている。過去に好き勝手やってきた僕が言うのもおかしいけど(笑)、失敗してきたからこそ分かることもある。ドライバーにはレーシングドライバーである前に人としてちゃんと対応できるようになってもらいたい。それでいてやっぱりスピードも欲しいね。レースでも人の気持ちを動かすような戦いをしてもらいたい」

「レースを見に来る子供たちのなかにはメカニックに憧れる子もいる。メカニックには『あなたたちはそのフィールドに立っている』ことを伝えています。世界に6台しかないクルマのうちの1台に携わっている人間だということを自負してもらいたい」

「僕のやっている〝監督〟という仕事はドライバーに近い感覚があります。だからドライバーに求められることはちゃんと応えないといけない。さらに監督はチームの顔であり、すべての責任を取るのも監督の仕事だと思っています。ドライバーやメカニック、スタッフらを守り、鼓舞していく。僕が描く監督像はスーパーマン的なイメージを持っています」

トヨタ陣営は今シーズンから、再びスーパーGTの舞台に戻って来たスープラとともに戦う。〝レーシングドライバー脇阪寿一〟を世に知らしめたクルマだ。その節目となるシーズンに新たな環境で、あらためて監督力を試されることになる。

「エッソ・ウルトラフロー・スープラではないけど、デンソー・サード・スープラも同じようにブランドとして確立している。過去にあったイメージを復活させることも大切な使命。そういう意味でも僕は〝3年〟でこのチームを復活させないといけないよね」



2022年導入「RALLY1」規定は

進化か、後退か？
トヨタには追い風？ 向かい風？

WRCは「ハイブリッド導入」の大変革を迎える
次期車両規定から浮かび上がってきた
“車両像”を言語化してみると……

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：廣本 泉（Izumi Hiromoto）／BTCC／HYUNDAI

i20 R5

HYUNDAI

i20 WR Car

HYUNDAI

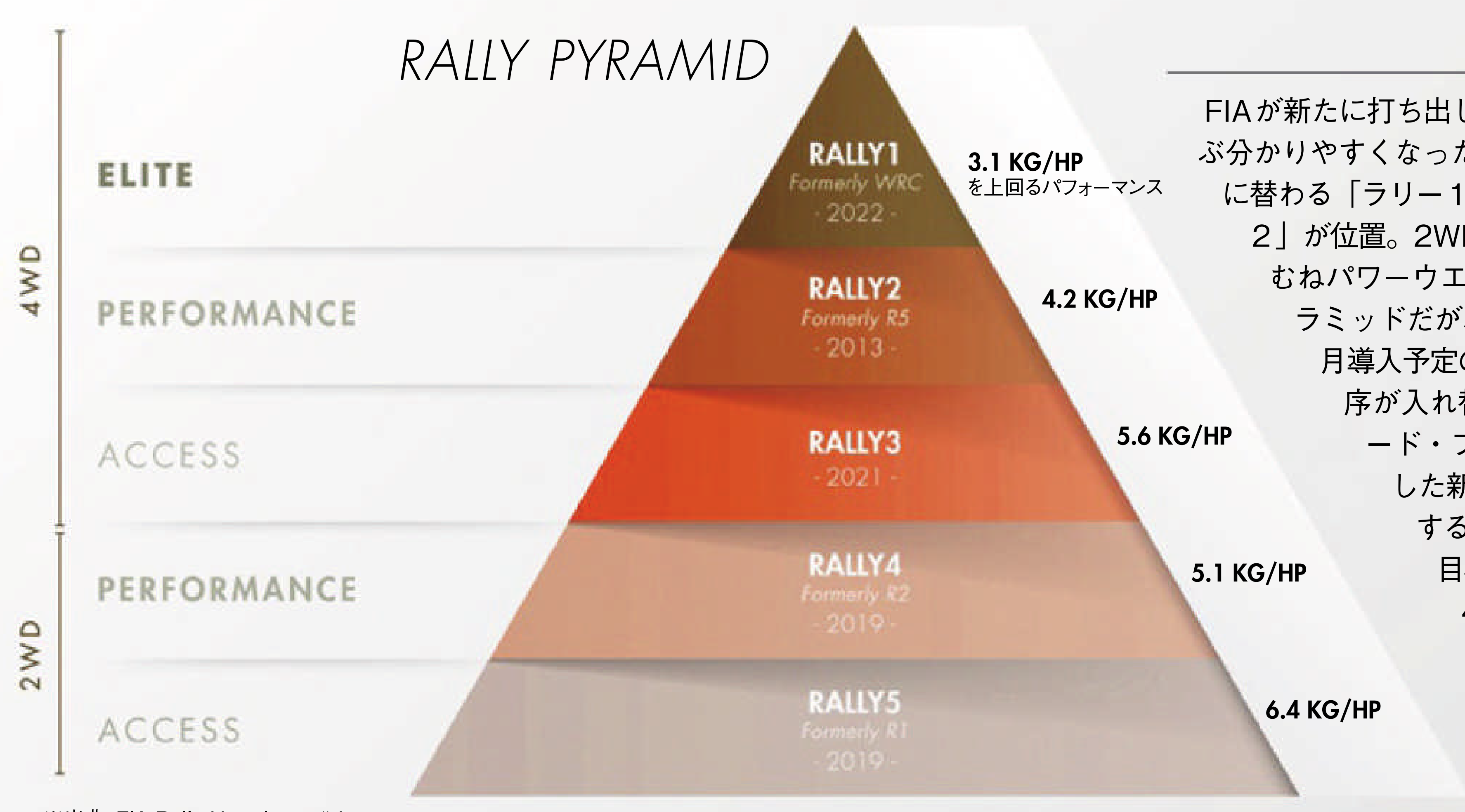
進化か、それとも後退か？　3月31日、FIAは2022年の導入を予定しているWRCの新トップカテゴリーマシン、RALLY1（ラリー1）に関して、重要なテクニカルインフォメーションを発表。要である共通ハイブリッドシステムをドイツのコンパクト・ダイナミクス社が供給すること、エンジンは現行WRカーに搭載される1・6ℓ4気筒直噴ターボのGRE（グローバルレースエンジン）を継続使用することをアナウンスした。

ラリー1規定のアウトラインに関してはすでに各マニュファクチャラーに伝えられていたが、エンジンとハイブリッドシステムをどうするかについてはなかなか最終決定に至らず、発表寸前まで議論が続けられたようだ。そのため、各陣営の技術陣は開発を本格化させることができず、技術規定が固まるのをいまかいまかと待ち続けていた。22年1月の開幕戦まで約21カ月。決定はリミットぎりぎりのタイミングだったと言える。

FIAは昨年、これまで直感的な理解が難しかったラリーカーのクラス分けを見直し、ラリー1からラリー5まで、大きく5つのクラスとすることを決めた。その頂点に立つのが、現在のWRカーに替わるラリー1。下位クラスに行くに従い数字が大きくなっていく方式は、フォーミュラカーと同様である。1997年に誕生したWRカーの名が消滅するのはさみしいが、ハイブリッド時代の到来を世に知らしめるためには効果的な策に違いない。

FIA（国際自動車連盟）が発表し





※出典：FIA Rally Newsletter #4

FIAのラリーピラミッド

FIAが新たに打ち出したラリーカーのクラス分けは、以前よりもだいぶ分かりやすくなった。ピラミッドの頂点に据えられるのはWRカーに替わる「ラリー1」で、その直下に従来のR5に該当する「ラリー2」が位置。2WDの「ラリー5」（旧R1）が最底辺となる。おおむねパワーウエイトレシオおよび駆動方式の順となっているピラミッドだが、2WDの「ラリー4」（旧R2）と、2021年1月導入予定の「ラリー3」のみ、パワーウエイトレシオの順序が入れ替わる。ラリー3は、FFであるラリー4（フォード・フィエスタ、新型プジョー208など）を4WD化した新型マシンとなり、プライスを10万ユーロ未満とするなど、コストを抑えた4WDカーに。エンジンの目標出力は約210hpと、ラリー4とあまり変わらず、4WD化に伴う重量増のぶんだけ、パワーウエイトレシオがやや大きくなる。ラリー3は4WDカテゴリーのエントリークラス、ラリー4は2WDカテゴリーの最上位クラスと考えればいいだろう。



RALLY1 規定概要（3月6日FIAワールド・モーター・スポーツ・カウンシル承認事項）

トランスミッション	●4輪駆動。現行RALLY2規定と概要をほぼ同じくした5速を使用。 ●シンプルな（前後）デフを使用。センターデフは禁止。 ●使用できるのは、1台につき1年間最大6基まで。
サスペンション	●ホイールトラベルは（現行より）減少。 ●ダンパー（の構造）は単純化の方向とする。（同部位の）ホモロゲーション時の改良の範囲も縮小される。 ●ハブ、ハブキャリア、アンチロールバーのデザインは単純化の方向とする。 ●アーム類は1タイプに限定。
走行関係	●ブレーキの「液冷」は禁止。
燃料タンク	●より単純化された形状とする。
空力関係	●ボディワークにおけるデザイン自由の領域は（現行から）継続（アグレッシブな外観デザインを可能にするため） ●外から視認不能なダクトを用いた空力効果を得ることは禁止。 ●リヤの空力補助パーツ（デバイス）は簡素化される。

K.Koga



ヒュンダイのチーム代表のアダモ。現職に着く前は、ヒュンダイのカスタマーレーシング部門のマネージャーとしてR5やTCR車両の開発を手がけていた。(as)

たラリー1規定の概要を改めて見ていくと、どうしても冒頭に記したような疑問が頭に浮かんできてしまう。進化とはハイブリッドシステムの採用であり、これは世の中の流れに則したものでもある。また、ベース車選びの自由度を高めるパイプフレームの導入も、技術的には進化といって差し支えないだろう。スーパーGTのGT500と同様、スケーリングが可能となれば、より多くの自動車メーカーに参戦のチャンスが与えられる。一方で、アクティブセンターデフやパドルシフトの廃止は少なくとも技術面においては後退であり、最新、最高のラリーカーが量産車以下の駆動システムに留まるという事実に、どうしても違和感を覚える。

前後メカニカルデフ、センターデフレスというパッケージは、R5（＝新しいラリー2）と基本的には変わらず、WRカーにおいてはエンジンが初めて1・6ℓ直噴ターボ化された11年から16年にかけて、同様のパッケージが採用されていた。シトロエンのラリーカーを例にとると、DS3 WRCの時代である。しかし、それより一世代前のC4 WRCはセンターデフを備え、初期モデルではアクティブ制御も行なっていた。歴史は繰り返すとはまさにこのことで、性能向上とコスト削減のせめぎ合いのなかで、アクティブセンターデフは常に議論の対象となってきたのだ。

アクティブセンターデフとパドルシフトを司る油圧システムを排除すれば、たしかに車両全体のコストは下がる。しかし、17年の現行WRカー規定で復

ハイブリッド化導入と駆動系簡素化でコストは"プラスマイナスゼロ"

活させたものをなぜまた廃止するのかと言えば、それはハイブリッド化によるコスト増を相殺するためだ。ハイブリッドシステムはモノメイクとなり、その入札には4社程度が名乗りをあげたと聞く。各社が提案したシステムはそれぞれ異なり、価格面でも大きな差があったようだ。現行WRカーは1台1億円程度と言われているが、ハイブリッドシステムを追加するとなれば、1千万~2千万円程度コストが増えてしまう。最高値はウイリアムズ・アドバンスト・エンジニアリング社の提案だったと言われ、コンパクト・ダイナミクス社は安価なオファーで入札を勝ち獲ったようだ。それでも、何か策を講じなければ、ラリー1がさらに高価になることは必至。駆動系をプリミティブなシステムに戻したのはハイブリッド化を実現するためであり、まさに進化のための後退である。

コンパクト・ダイナミクス社は、以前アウディのWEC LMP1マシンにハイブリッドシステムを提供していたドイツのサプライヤーであり、F1やフォーミュラEにもMGUなどを提供している。現在はドイツ・シェフラー社の100%子会社であり、そのシェフラー社はWECのポルシェ919ハイブリッドにシステムを提供していた。ラリーとの関係は希薄だが、レーシングハイブリッドに関しては充分な実績とバックボーンがあり、安心感はある。ただし、サーキットレースとは違い、崖から落ちて何回転もしたり、水没したりする可能性もあるラリーカーで、高圧電気系の安全性がどれくらい担保されているのかは未知数だ。

ハイブリッドシステムがどのような構造になるのかは、まだ公になっていない。システムとしては比較的シンプルなもので、運動エネルギーの回生によるMGU-Kを採用し、モーターは1基。蓄電ユニットはリチウムイオン電池になることは決まっているようだ。MGUの出力は昨年末の段階で100kW（134hp）とされており、SSとSSをつなぐリエゾン区間を電気エネルギーで走行するだけでなく、SS中にハイブリッドブーストとして放出する可能性についてもFIAは言及していた。その方針は基本的に現在でも変

Rear Member / Diff.

アーム類はワンスペックに

足まわりは基本的に現行WRカー規定を踏襲しながらも、アーム類のバリエーションを1タイプに制限したり、ハブまわりのデザインを単純化するなど、コスト削減を推進する内容。前後のデフは変更なしで、パッシブ機械式のまま。

K.Koga



BTCC

Tubular Frame?

パイプフレーム、モノコック、どちらも使用可

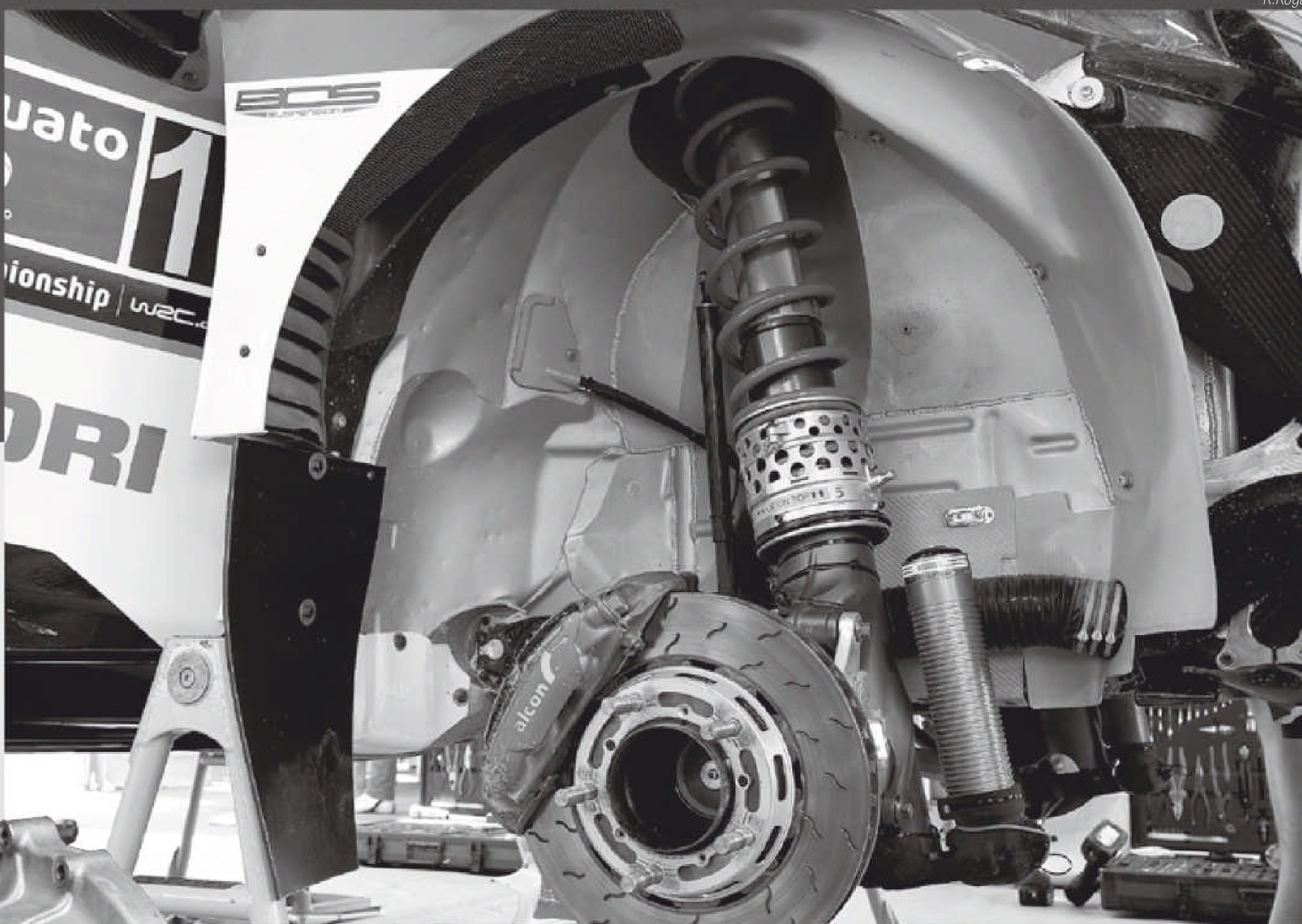
ツーリングカー（写真はBTCCのNGTC）やGTカーのように、パイプフレームの採用が許されたが、モノコックを使い続けることも可能。ただし、設計自由度や効率を考えると、パイプフレームのほうが圧倒的に有利だ。

Wheel Travel

ストローク減少は次期ヤリスにアゲインスト?

ダンパーは構造が単純化、ホイールストロークは規制され、現行WRカーよりも短くなる。ベース車両一新に伴い、現行以上に長いホイールストロークの確保も可能だったと噂される次期GRヤリスにとっては、あまりうれしくない規則変更となるかもしれない。


K.Koga


K.Koga

Front / Center Diff.

6速→5速は“退化”と言えるかも……

ギヤボックスはWRカーより1速少ない5速で、シフトはシーケンシャル。パドルシフトは姿を消す。ギヤボックスと一体設計のアクティブセンターデフはなくなり、R5同様前後直結式となる。MGUの搭載方式についてはまだ情報が開示されていない。

K.Koga

わりなく、サプライヤーが決定したことにより、今後はより具体的な議論がなされるだろう。

エンジンに関しては、各マニュファクチャラーの思惑が複雑に絡み合い、最終決定に時間を要したようだ。当初は、ハイブリッド化によるコスト増を抑えるため、R5カーにハイブリッドシステムを追加するという案も真剣に検討されたと聞く。すでにR5カーを持っているヒュンダイとMスポーツ・フォードがその案をプッシュしたであろうことは想像に難くない。一方、R5を持っていないトヨタにとって、仮にラリー1がR5ベースとなった場合、開発は完全なゼロスタートとなり、出遅れは必至となる。とくにエンジンはR5の場合、市販車ベースでなくてはならない。新たにすべてを作るということになると、トヨタの負担はかなり大きくなるはずだ。

「たしかに、我々とすればR5をベースにするメリットは大きかった。すでに優れたクルマとエンジンがあるからね。しかし、いろいろなことを考えると、エンジンについてはコストダウンをさらに推し進めたうえで、GREを継承するほうが得策だという結論に至った。誰もが納得できる決定だと思うよ」とは、FIAからの正式発表を前にラリー・メキシコの現場で話してくれた、ヒュンダイチームのアンドレ・アダモ代表。

実際、R5のエンジンで現行WRカーに匹敵するパフォーマンスを発揮するのは少々無理がある。シュコダ・ファビアR5を例にとると、最高出力は281・6hp、最大トルクは420Nmと発表されている。一方、WRカーのヒュンダイi20クーペWRCは、最高出力380hp、最大トルクは450Nm。実際の最高出力がさらに上であることは間違いなく、R5との出力差は100hp以上。ハイブリッドブーストを考慮しない状態で100hpを市販車ベースのエンジンに上乗せするのは、主に耐久性の面で現実的ではない。ハイブリッド化による重量増も無視できないファクターだ。

ハイブリッドシステムは、シンプルな構造のものでも50kg以上、補機などシステム全体を含めると100kg近くに達する可能性がある。それはスペアタイヤ3〜4本分に匹敵する重量で、運動性能低下は避けられない。そこに、エンジンの性能ダウンが加われば、クルマ全体のパフォーマンスは大きく下


K.Koga



I.Hiromoto

Rear Wing

WRカーとR5の中間サイズに？

リヤウイングのボリュームはWRカーよりもかなり小さくなり、R5と現行WRカーの中間くらいのサイズになるという情報もある。また、いまや全WRカーが採用するサイドウイングなど複雑な造形も禁じられ、かなりシンプルなデザインになりそうだ。



K.Koga

新型コロナウイルスの影響でWRCのカレンダーも流動的。欧州ラウンドにWRカーで出場し、WRカーの経験を早く積みたい貴元にとっても、我慢の時間が続く。（as）


K.Koga

ダウンフォース減で高速コーナーでのスタビリティは削られる方向に

がり、トップカテゴリーマシンとしての魅力は失われる。さすがにそれはまずいということをＲ５用エンジン推進派も認識し、ＧＲＥ継続案に合意したようだ。ただし、コストダウンのため、アンチラグシステムのフレッシュエアバルブなどは禁じられ、ターボのシステムもシンプルなものになりそうだ。そして、年間使用基数も制限がさらに厳しくなるだろう。

　コスト削減のために、トランスミッションは現行の6速から5速にダウングレードされる。５速の４ＷＤギヤボックスはＲ５カーでも採用されているが、最大トルクの違いを考えれば流用は難しい。新規で開発するとなればイニシャルコストが跳ね上がり、短期的なコスト増は避けられないだろう。足まわりについては、ハブおよびハブキャリア、アンチロールバーのデザイン単純化、アーム類のバリエーション制限、ダンパー構造のシンプル化など、とくにネガティブには感じられないような変更点が多い。

付加的空力パーツもNGに

　空力パーツも大幅に制限される。現行ＷＲカーとの最大の違いはリヤウイングで、ボリュームがかなり小さくなるようだ。さすがにＲ５の簡便すぎるリヤウイングよりはボリューミーになるようだが、ダウンフォースの低下は回避できないだろう。また、リヤのダウンフォース量が減れば、前後バランスをとるためのフロントのカナード類なども小型化されるかもしれない。ヤリスＷＲＣが先鞭をつけ、３月のラリー・メキシコでi20クーペＷＲＣも採用した、フロントフェンダー上部のウイングレットなど付加的パーツも禁じられ、外部から視認不能なダクトを用いた空力効果を得ることも禁止となる。

　以上のような空力面に関する規制は、開発およびランニングコストの削減と、ダウンフォースの低下による速度抑制という、ふたつの目的を持つ。たしかに、現在のＷＲカーのスピードは目を疑うレベルであり、とくに高速コーナーでのスタビリティは圧巻だ。ヒュンダイのティエリー・ヌービルを筆頭に、多くのトップドライバーがそのスタビリティの高さが安全性につながっていると主張し、ダウンフォースレベルを下げることやホイールトラベルを減らすことは、ドライバーにとって決して歓迎できることではないと不満を述べている。

　昨年までファビアＲ５でＷＲＣ２プロを戦い、シリーズチャンピオンに輝いたトヨタの新鋭、カッレ・ロバンペラは次のように話す。

「Ｒ５とＷＲカーの最大の差は、アクティブセンターデフの有無だ。ファビアはＲ５のなかでは比較的曲げやすいクルマだったと思うけど、ヤリスＷＲＣに乗って、違いの大きさに驚いた。運転して楽しいのは断然ヤリスＷＲＣだし、とにかく自然なドライビングができる。ようやくアクティブセンターデフがあるクルマに乗れたのに、また昔みたいなハンドリングになってしまったとしたら、それは残念だね」

　同じく、Ｒ５からＷＲカーにステップアップした勝田貴元も同意見だ。

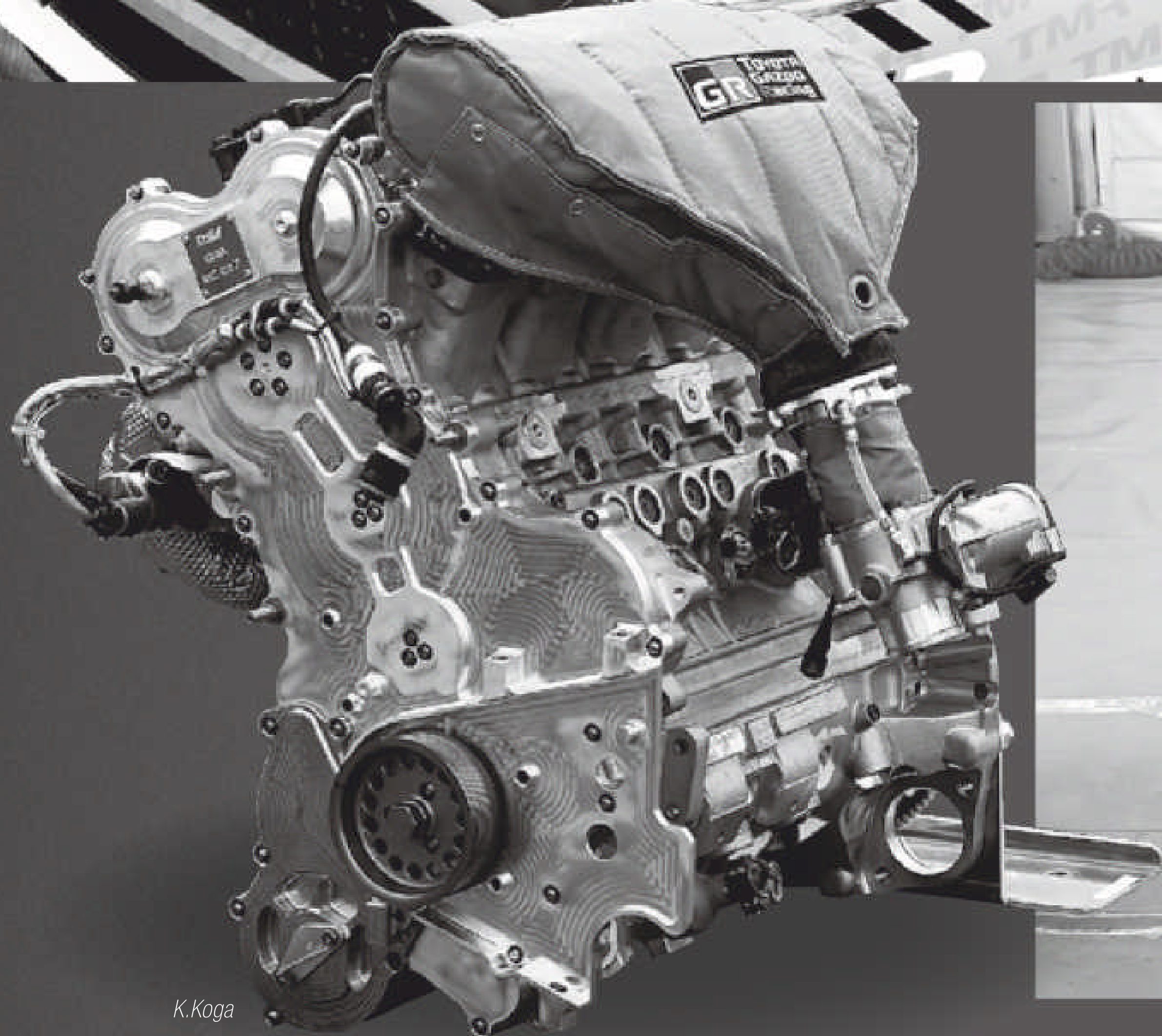
K.Koga



Engine

GRE継続ながらコスト削減は強化されそう

市販車用エンジンをベースとするR5の1.6ℓ直噴ターボを採用する案も検討されたが、出力を現行WRカーレベルまで高めた際の耐久性など厳しい部分も多く、現行のGREを使い続けることになった。ただし、コスト削減は強化され、エンジンルームのシュラウドなど、外からは見えなくても空力的効果を伴うパーツの使用は禁じられることに。



K.Koga



K.Koga

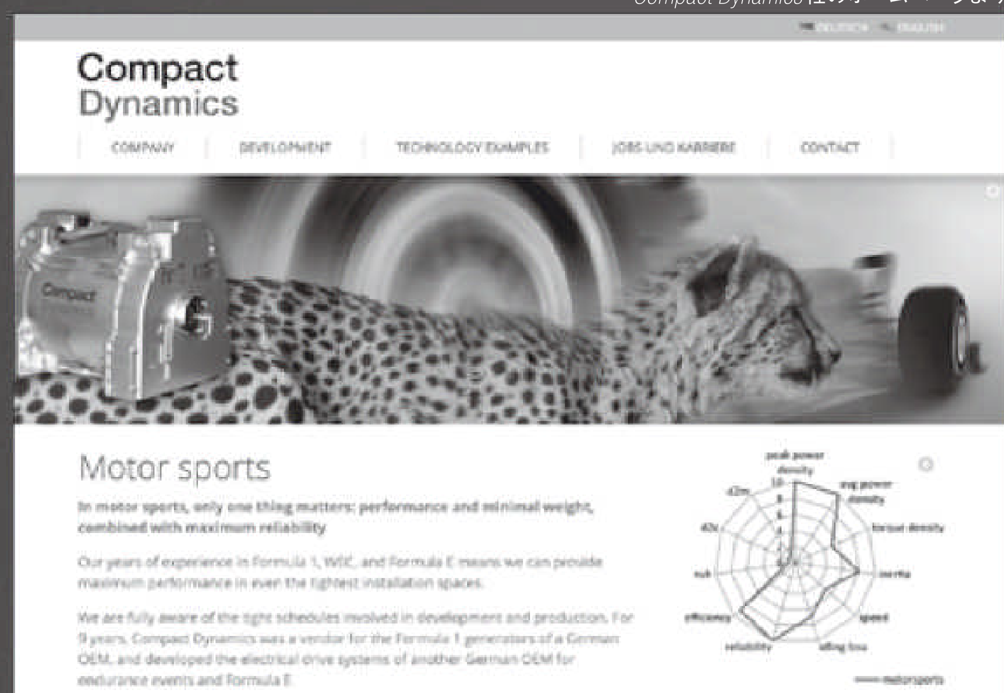
「レーシングドライバーにとってF1が憧れのクルマであるように、ラリードライバーにとってはWRカーに乗ることが夢です。トップカテゴリーのマシンは、やはり最高のテクノロジーを備えていてほしいし、パフォーマンスも最高であってほしい。ハイブリッドシステムの採用はもちろん賛成ですが、いまのWRカーの走りの良さは維持してもらいたいですね」

　貴元によれば、アクティブセンターデフの効果は絶大で、ナチュラルなドライビングを可能にするという。センターデフがない前後直結のR5は基本的にアンダーステアが強く、どうしても曲げるためのドライビングになってしまう。もちろん、前後メカニカルデフのプリロードやランプ角を変更することで、オーバーステア方向のセッティングにすることも可能だが、トラクションを考えると、たとえアンダーが出たとしても、フロント寄りのセッティングにせざるを得ないようだ。

「オィット（タナック）さんなど、いまはすごくスムーズな運転をしているドライバーでも、センターデフがない時代のWRカーの走りを見ると意外とアグレッシブで、曲げるドライビングをしています。だから、本当に速いドライバーはきっとすぐに対応できると思います」（貴元）

　ハイブリッドシステムの採用は歓迎すべきことだが、それによってコストが高騰すれば、WECのようにマニュファクチャラーが離れる可能性もある。また、動きの鈍いR5レベルのパフォーマンスのラリー1カーでは、観客の興味を惹くことはできないだろう。ラリー1規定が成功への正しい道を歩むことを、願うばかりだ。

Compact Dynamics社のホームページより



ドイツのミュンヘン近郊にあるコンパクト・ダイナミクスは社員数70人のそれほど大きくない会社だが、シェフラー・テクノロジー社の子会社としてメルセデスF1チームにハイブリッド系のパーツを供給するなど、実績は充分。

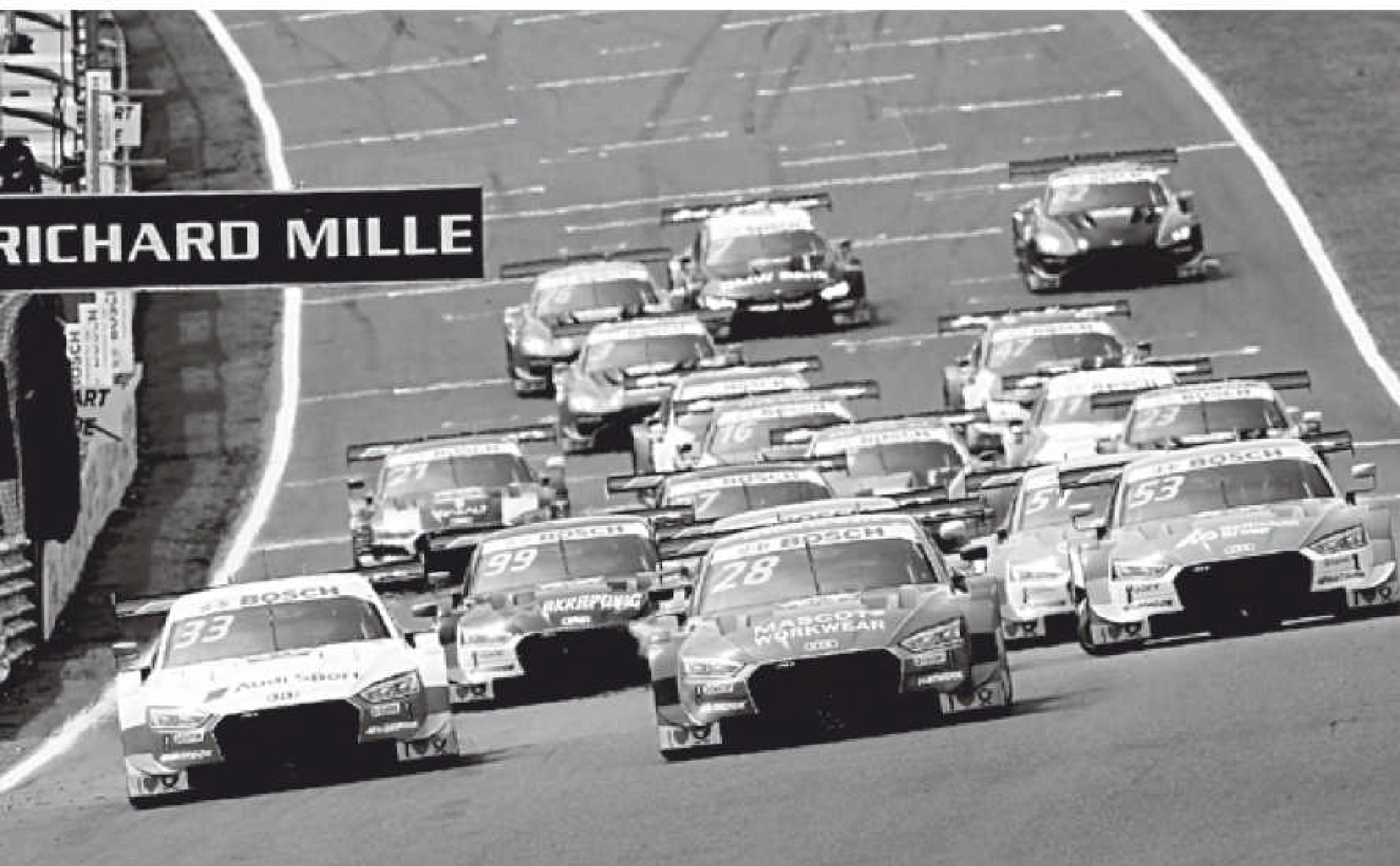
K.Koga



DTMが7月開幕の改訂版スケジュール発表

それでも変わらない"合言葉"

Text：池ノ内みどり（Midori Ikenouchi） Photo：DTM



改訂版のスケジュールはページ右下の表に詳しいが、今季もイギリス、ブランズハッチでDTMのレースが開催予定。10ラウンド中6ラウンドが海外戦となる今季はとくに、ドイツ国外での情勢の影響を強く受けそうだ。

瞬く間に世界中に蔓延し、多くの生命を脅かしている新型コロナウイルス感染症。現在もその影響は大きく、人々の生活に大きな影響を与え続けている。

DTMは当初、モンツァにてテストおよびメディアプレゼンテーションを行なう予定だった。しかし、同サーキットは欧州のなかでもかなり早い段階から多くの感染者を出してしまったイタリア北部のロンバルディア州にあることも影響し、急遽ドイツ国内のホッケンハイムへとその舞台を移すことを明らかに。それでも、そのわずか数日後にはドイツ国内でも感染者が急激に増加傾向となったことに加え、同国政府からの自粛要請がなされたことでテスト自体を中止する運びとなった。

その後、DTMを主催するITRが今後の動向について長く沈黙を保っていたため、関係者は不安や苛立ちを募らせていた。そのうちに「今季のレースは絶望的だ」「恐らく半分以上のレースはなくなるだろう」などという噂が流れるほどとなっていたが、シリーズは3月25日に「7月のノリスリンク戦を開幕とし、予定していた10戦すべてを開催する」というプレスリリースを発行。DTM関係者の間には一転、安堵感が広まった。

もちろん、新型コロナウイルス感染症はいまだまったく収束する気配はない。それでも、まずは7月の開催を目標に、各チームや関係者がポジティブに気持ちの切り替えができたことは、非常に大きいと言えるだろう。

ITR代表のゲルハルト・ベルガーは、自身が住むオーストリアのチロル地方のローカル新聞『クローネ』のインタビューに「DTMに携わっている人々の就労の場や生活を守らなければならない」とコメントしているように、あえて"中止"ではなく、延期してでも全10戦を開催する予定を発表した裏には、やはり同シリーズで動く巨額なスポンサーマネーや各国の主催者の興行収入やレースの開催がもたらす経済効果などが大きく関わっているに違いない。ベルガーを含め、DTMには多くの元F1関係者が従事している。それゆえ、F1においてメルセデスやフェラーリ、レッドブルのように規模の大きくないチームが、かなりの経済的ダメージを受けていることを充分承知しているだけに、なんとしてでも中止は避けたかったのだろう。

幸いにも、DTMはF1の半分以下となる10ラウンドしか予定していない。この度公開された改訂版スケジュールだと、本来であればオフシーズンとなる11月にもレースが食い込む形となったが、現時点では全戦開催に称賛の声があがっている。しかし、ベルガーが「とても厳しい状況だ」と語るように、新型コロナウイルスの感染者、それによる死者が日々増え続けているだけに、パンデミックとその経済危機をどう乗り切るかが今後の焦点となる。

なお、DTMドライバーやチーム関係者は新カレンダーの発表に際し、SNSなどを通じて喜びと希望のコメントを発信。現在はヨーロッパ各国では外出が制限されているため、ドライバーは自宅に備えたフィットネスルームなどで自主トレーニングを積んでいるほか、レーシングシミュレータを所有するドライバーは、シムレーシングに参戦するなど、各自ができる限りのことを尽くしている状況だ。

また、DTMの各チームは政府の指針に従い、各スタッフの間隔を充分に保つなど、衛生面に配慮してマシンの整備作業にあたっている。アウディスポーツは本稿執筆時点で、一部社員はホームオフィスでのテレワークとなっているものの、ファクトリーでの作業は普段どおりに行なわれていることを明かしている。

20年のDTMは、10ラウンド中6ラウンドがドイツ国外での開催となる。現在は欧州の大半の国が国境を封鎖し、物流や通勤者以外の往来は認められていない。また、新型コロナウイルスが収束した後は、まずは生活の基盤が日常に戻ることが最優先とされるだけに、7月のノリスリンクでの開幕が本当に実現されるのか――先行きはまったく不透明な状態だ。

しかし、シリーズ関係者の多くは、もしもレースが中止となってしまう事態となっても、それを責めることはしないだろう。「Abwarten!（静観しよう）」が合言葉になっているのが実のところである。

2020年 DTM 改訂版スケジュール

Rd.	Date	Venue
1	7月10〜13日	ノリスリンク（ドイツ）
2	7月31〜8月3日	イゴラ（ロシア）もしくはアンデルストープ（スウェーデン）
3	8月7〜10日	ゾルダー（ベルギー）
4	8月22〜24日	ブランズハッチ（イギリス）
5	9月4〜7日	TTサーキット・アッセン（オランダ）
6	9月11〜14日	ニュルブルクリンク（ドイツ）
7	10月2〜5日	イゴラ（ロシア）もしくはアンデルストープ（スウェーデン）
8	10月16〜19日	ラウジッツリンク（ドイツ）
9	11月6〜9日	ホッケンハイム（ドイツ）
10	11月13〜16日	モンツァ（イタリア）

ペンスキーがオーナーになって何が変わる?

後遺症からの完全復活を目指せ

Text : ジョン・オレオビクツ（John Oreovicz） Translation : 新井宣之（Nobuyuki Arai）

ペンスキーエンターテインメントグループによるインディアナポリス・モーター・スピードウェイ（IMS）とインディカーシリーズの買収は大きな衝撃を与えた。しかし、グループを率いる総帥ロジャー・ペンスキーが数百万ドル規模の投資をしていることに驚きはまったくない。

ペンスキーは常にクオリティを重視する人物だ。「Effort Equals Results（結果は努力の賜物）」をモットーとするペンスキーがこのレース界に飛び込んだのは1950年代のこと。ドライバーとしてレーシングキャリアをスタートさせたころから、彼のマシンのホイールは常にピカピカに磨かれていたほか、その他の部品もとにかく清潔で、準備作業の面ではライバルたちの追随はまったく許さなかった。それはチームオーナーとしての道を歩み始めるようになっても変わらず、彼のマシンは常に光り輝くほど美しく、高い水準を保ち続けた。

「このスポーツをもっと高いレベルに押し上げようとしていた」とペンスキーは当時を振り返る。「インディのレース関係者は我々のことを、クルーの髪型をしてホイールをせっせと磨いている大学生くらいにしか思っていなかったのではないかな。我々は毎晩ガレージを掃除していた。また、レースにテクノロジーを持ち込み、データも見始めた。楽しむためにレース場に来ていたわけではない。レースをするために来ていたんだ」

64年、ペンスキーはとあるトップチームからの誘いを断った。そのチームはやがて若きマリオ・アンドレッティにステアリングを託し、その後このイタリア系アメリカンドライバーが世界中で数々のビッグレースを制するようになる礎が築かれたのは何という人生の悪戯だろうか。ある保険会社の事情により、ドライバーとしてのキャリアか、チームオーナーとしてのキャリアかの二者択一を迫られたとき、ペンスキーが選択したのはビジネスに集中する道だった。現在のペンスキーを見れば、この時の決断が正しいものだったことは明白だ。レースオーナー業と並行して物流産業を中心に事業を展開させてきたペンスキーコーポレーションは、現在年商320億ドルもの収益を上げ、世界中に６万4000人もの従業員を抱える一大企業にまで成長した。「レース活動は我々にとって会社のプロモーションと、そこから生まれる士気を高めるための大きな手段なんだ」とペンスキーは自らの事業を誇らしげに語る。

そして、これからは自身が立ち上げたチームやビジネス事業に注いできた手腕を、彼がこよなく愛するIMSのために発揮しようとしている。1909年に開業した伝統的な巨大施設を、高いクオリティを備えた上質なレース施設へと変化させるための作業はすでに始まっている。ここではその概要をお伝えしよう。

まず施設面では、ファンが何より改革を願う最初のポイントとして、1000エーカーもの巨大な敷地内に設置されている125箇所のトイレが挙げられる。これを大胆に変えていく。コンセッションスタンドも根本的なアップグレードが必要だ。穴や窪みだらけの砂利道と芝生のパーキングは舗装され、スピードウェイのメインスタンド裏に沿って走るジョージタウンロードの歩道を広げることでファンの出入口を改善していく。その一方で、スピードウェイを囲う３マイルものフェンスを新設することで施設内への侵入防止策も増強。また、レース観戦をより快適にさせる仕掛けも果敢に実施していく。スピードウェイ内には“メディアウォール”と呼ばれる大型スクリーンが新たに３台追加され、既存のスクリーンもモディファイされる。横100フィート×縦20フィート（30.5m×6.1m）という巨大なそれには、予選走行時のスピードや順位などがリアルタイムに表示されるようになり、とくにオーバルコース内側（パドック側）スタンド“パゴダプラザエリア”で観戦するファンは、この新しいスクリーンを通じてマシンの走りや結果を随時で知ることができる。また、IMSは商業用5Gインターネットサービスを備えた初のモータースポーツ施設となる。

レースに参加するチームやドライバーに対しても新しい施策を用意している。手始めに、インディ500の賞金総額を200万ドル増額し、過去最高の総額1530万ドルにまで拡大させる。ただし、この200万ドルは「リーダーズサークル」というインディカー独自のプログラムの対象となるエントラントに均等に配られる。これまではインディ500の予選通過が条件に含まれていたが、この変更により予選グリッドを確保できるかどうかというパドック内での話題は消滅することになる。最終11列目３台分のグリッドを争うラストロウシュートアウトにもちょっとしたギミックが加えられる予定で、両予選日ともテレビで生中継されるようになる。



当初のスケジュールではインディ500を100日後に控えた２月14日、IMS社長のダグ・ボレスとともに登壇したロジャー・ペンスキー。この場でインディ500の賞金総額が増やされることなどを発表した。

「ここは（競馬の）チャーチルダウンズや（ゴルフの）オーガスタインターナショナルのように、国内のみならず世界中でもっとも歴史的なスポーツ施設に匹敵する“レーシングキャピタル”なんだ」と、ペンスキーはIMSへの強い想いを語る。「迅速に結果を残すためにも、ファン体験を重視した意味のある投資を行なうと宣言する。これは長期的プランのひとつで、この伝説的なスピードウェイの価値を高め、これからの世代のファンのために進化していくことを約束する。予選日を強化し、過去最高になった賞金総額、そしてインディカーシリーズとIMSに対する重要な投資をしていくことに非常に興奮しているよ」

これは始まりに過ぎない。関係者によると、ペンスキーが計画しているIMSへの投資はこれだけにとどまらないという。現在NASCARが所有するISC（インターナショナル・スピードウェイ・コーポレーション）が自社が所有するデイトナやフェニックスなどのレース施設を軒並みアップデートさせたように、インディカーシリーズの舞台となるサーキット施設の近代化への投資が期待されている。そしていずれは、96〜2007年の間に分裂し、いまだその後遺症から完全復活ができていない北米オープンホイール界全体への注目度向上に力を注いでいくに違いない。

ペンスキーは先日83歳の誕生日を迎えた。モータースポーツ界の大物とて永遠に生き長らえるわけではないが、その活動に衰えはまるで見えない。それどころか、この度のIMS買収は不滅の巨人の活力をさらに高めることにつながったのかもしれない。

インディカー、スケジュール変更もまだまだ流動的

ビッグチームやベテラン有利も劇的な幕切れを生む〝奥の手〟も浮上

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）

インディカーシリーズは3月末、インディアナポリスモータースピードウェイで5月に行なう予定だったGMRグランプリと第104回インディアナポリス500の延期を決定。ロードコースを使う同グランプリは7月初旬にNASCARのレースと併催されることとし、インディ500は8月12日にプラクティス開始、8月23日に決勝を開催することになった。

現時点でのスケジュールだと、5月末のデトロイトグランプリが開幕戦&第2戦（=ダブルヘッダー）になるが、デトロイトは感染被害が大きいうえに、仮設サーキットでのイベント。いまからの2カ月でコース設営をする必要があるが、人員の確保はほぼ不可能な状況だ。それゆえ、デトロイトでの2戦を9~10月へ移す検討がなされているという噂が流れている。また、ラグナセカは、今年は非常事態のため、〝自分たちのレースは最終戦として開催される〟というシリーズとの契約条項を主張しない考えを明らかにした。

では、インディカーは今季をどこまで長引かすことができると考えているのだろうか。F1は来年1月までを使う指針を出したが、インディカーはそこをまだ明確にしていない。開幕からの4戦をキャンセルして間もなく、インディカーはサーキットを使ったテスト、ストレートラインテスト、風洞実験を5月10日まで禁止するルールを発表した。2009年以来の開催となるリッチモンドは3月末にオープンテストを予定していたが、中止に。0・75マイルのショートトラックでのレースはぶっつけ本番となりそうだ。



琢磨は、ロングビーチでは2013年、バーバーでは19年に優勝。セントピーターズバーグではPP獲得経験もあり、毎年のように予選／決勝とも上位で戦ってきた。計算も立つこの3戦がキャンセルとなったのはかなり痛いはずだが、忘れてはいけないのが、琢磨は"ヴァーサタイル・ドライバー"（ストリート、ロード、ショートオーバル、スーパースピードウェイのどのタイプのコースでも速いドライバーのこと。琢磨は全タイプで優勝経験あり）と呼ばれていること。仮にデトロイトで開幕しても、デトロイト、テキサスも得意。開幕後のダッシュに期待したい。（as）

インディ500も、4月末に1日だけ組まれていたテストは開催されないことになった。8月のスケジュールもプラクティス開始が水曜からと、昨年より1日、一昨年までより2日間少なくなる。予選翌日の月曜のプラクティスも今年はなしとなるようだ。

テストがないまま行なわれるレースでは、基礎体力のあるチームや経験豊富なベテランドライバーが有利だろう。レースの順番が変わることで悪影響を受けるドライバーやチームというのは少なさそうだが、得意とするコースでのレースがなくなり、〝痛い〟と感じているドライバーはいるだろう。たとえば、セントピーターズバーグ、ロングビーチ、バーバーが得意な佐藤琢磨や、COTAで昨年勝ったコルトン・ハータなどだ。また、今季に向けて大きな体制変更のあったチームは持てる力を出して戦うことは難しいだろう。ルーキーたちにもかなりアゲインストだ。やはり、ペンスキー、チップ・ガナッシ、アンドレッティといったビッグチームが有利になる。

なお、インディカーは15年から採用していた最終戦でのダブルポイント制を今年は採用しない。年間レース数が減ったので、ダブルポイントは最終戦の重みを上げすぎてしまうからだ。ただし、別格のインディ500はダブルポイントのままで、〝500〟の重要性は例年以上となる。

さらにもう1点。〝キャンセル〟されたセントピーターズバーグが、3月26日のインディカーによる発表第2弾では、〝日程未定〟としてカレンダーの最後にリストアップされた。ストリート戦だけに実現は難しいと思えるが、プロモーターとシリーズが協力してレース開始に向けて奮闘中ということのようだ。ここが最終戦として行なわれることになれば、かなり面白いことになる。今季のレース数が13から14になるし、何と言っても空港の滑走路を利用しているレイアウトゆえ、オーバーテイクが頻繁に見られる。チャンピオン争い、年間ランキング争いでの逆転が起きる可能性も高くなりそうだ。

2020 IndyCar Updated Schedule as of April 6

Course	Type	Date
Detroit #1	Street	May 30
Detroit #2	Street	May 31
Texas	Oval	June 6
Road America	Road	June 21
Richmond	Oval	June 27
Indianapolis	Road	July 4
Toronto	Street	July 12
Iowa	Oval	July 18
Mid-Ohio	Road	August 9
Indianapolis 500 Qualifying	Oval	August 15-16
Indianapolis 500 Race	Oval	August 23
Gateway	Oval	August 30
Portland	Road	September 13
Laguna Seca	Road	September 20
St. Petersburg	Street	TBA

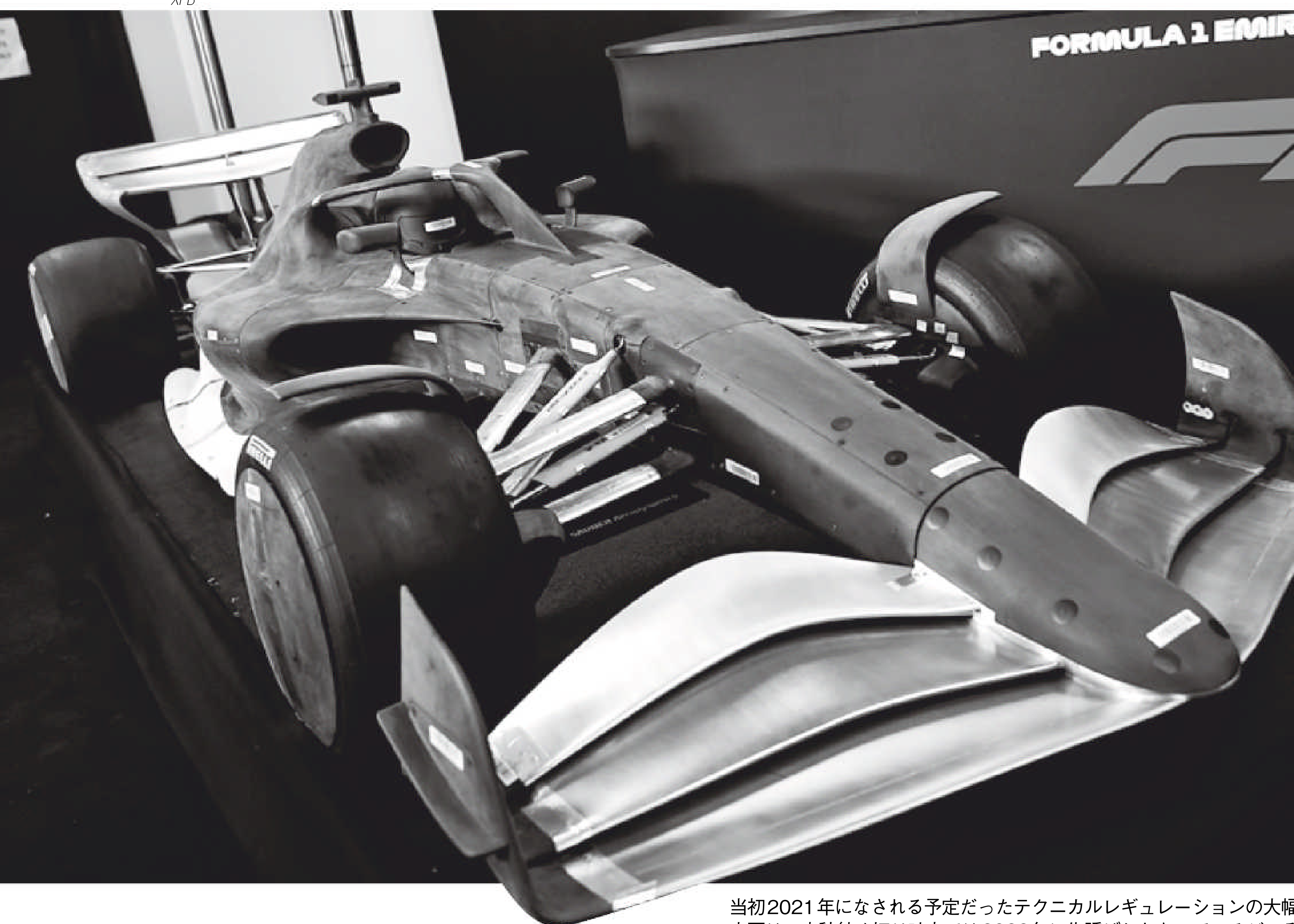
変更の可能性あり

F1がコロナショック対応のためにルールを複数変更

今年中は「2022年型マシン」の空力開発が禁止に

Text：autosport web

XPB



当初2021年になされる予定だったテクニカルレギュレーションの大幅変更は、本稿締め切り時点では2022年に先延ばしとなっているが、それをさらに1年先延ばしして2023年にすることにチームが合意しているとの報道もされている。

FIAは3月31日、世界モータースポーツ評議会の電子投票を実施し、世界的な新型コロナウイルス感染症の流行に対応すべく、いくつかのレギュレーション変更を行なうことを発表。これはFIAとF1に、投票を経ることなくカレンダーを変更する権限を与えるなど、より迅速で柔軟な対応をとるため、またコスト削減のための施策である。

本稿執筆時点で、F1はアゼルバイジャンGPまでの序盤8戦を中止あるいは延期とし、感染症の状況を見ながら、シーズンをいつスタートするのかを決めようとしている。

FIA国際スポーツカレンダーに登録されるイベントの延期あるいは中止の要請に素早く対応可能にするため、世界モータースポーツ評議会は、FIA会長に対し、FIA憲章第16・4条および16・10条に従い、2020年シーズンの国際競技のオーガナイズに関連し、緊急の問題として必要となる可能性がある決定を下すための権限の委任を許可した。FIA会長が何らかの決断を下した場合、スポーツ担当副会長、スポーツ担当事務総長、関連するスポーツの委員会との協議の後、それが妥当な場合、決定がなされることになる。また、選手権ごとの規則の変更も承認された。

FIAは声明文に「選手権の商業的価値を最大限に保護し、最大限にコストを抑えるべく、危機に対応し、レースカレンダーを編成するうえでFIAとF1に柔軟性を与えるため、22年競技規則の変更が承認された」と明記。これを実現する方法として以下が発表された。

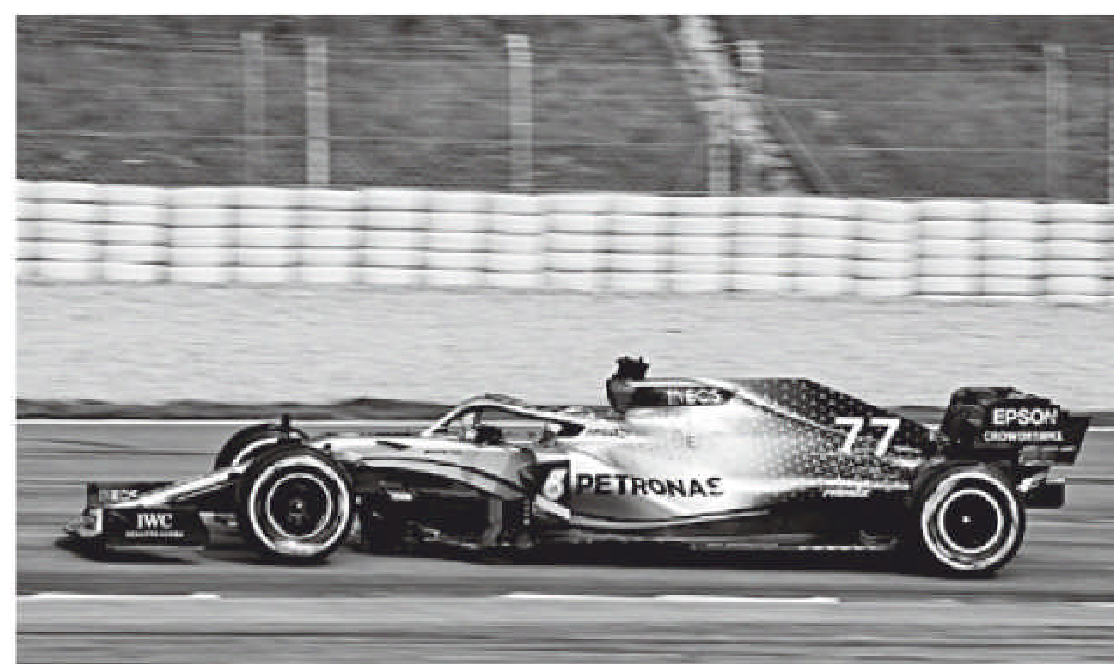
・チームの60％の支持により特定の条項を変更できるよう第1．3条を追加。これは現在の難局において、柔軟性を高めるための措置である。いかなる場合も、世界モータースポーツ評議会によるその後の承認が必要になる。
・投票なしにカレンダーを変更することをFIAおよびフォーミュラ1に許可する（第5・5条の削除）
・テストの変更（第10・5条）
・パワーユニット・マニュファクチャラーのシャットダウンの追加（第21・10条および第21・11条）
・レース数が減少した場合の、許可されるパワーユニットエレメント数の変更（第23・3条）
・20年中に22年に導入されるレギュレーションのための空力開発を行なうことを禁止（3月28日土曜から）

また、先日、コスト削減のために21年技術規則導入を22年に延期することで合意がなされたが、これを世界モータースポーツ評議会が承認したことも発表。FIAは「今後、チームとの協議により、21年にさらなる対策がとられる。ここにはサバイバルセル（20年から）といくつかのコンポーネントのホモロゲーションが含まれる」と述べている。

さらに、メルセデスが20年用に開発したDAS（デュアル・アクシス・ステアリング）システムに関する決定もなされた。ドライバーがステアリングを前後に押し引きすることでフロントタイヤのトー角が変わるこのシステムが、21年からは禁止される見とおしであることは分かっていたが、21年の規則変更が延期される一方で、DASシステムの使用は来季から認められないことも明らかになった。

こういった技術面の変更に必要な全チームの同意をすでに得ていると、FIAは公表している。

2021年は引き続き2020年型シャシーを使用することが決定されたが、このたびメルセデスの現行マシンに搭載されているDASは2021年には禁止されることも確定した。



XPB

ポルシェがプロトタイプ復帰を検討 GTEとLMDhの共存は「オプション」

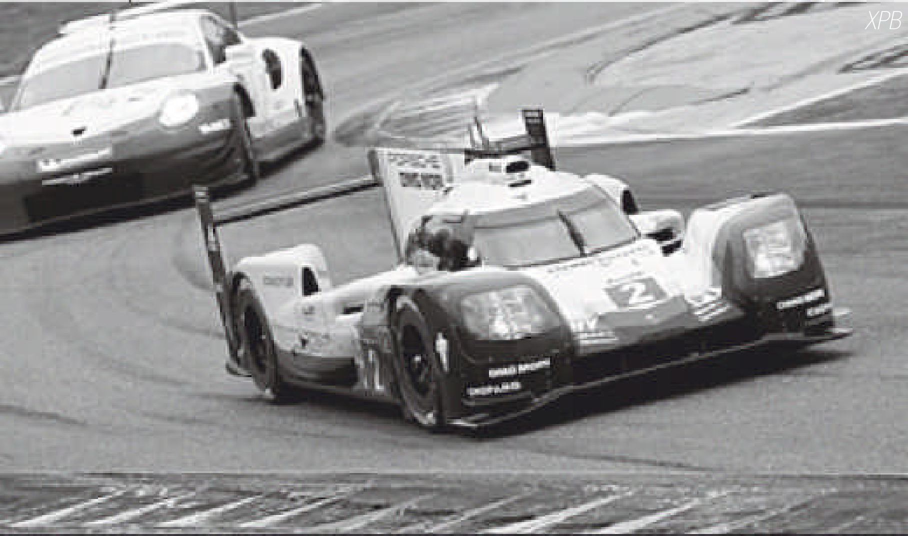
Text : sportscar

2017年限りでWECのLMP1クラスから撤退したポルシェ。現在もLM GTEクラスを戦う同社だが、LMDhプラットフォームを用いて再びプロトタイプレースに戻ることを検討している。そんななか、ポルシェのGTファクトリー・モータースポーツ部門を率いるパスカル・ズーリンデンは３月30日、LMDhがポルシェが行なっている大規模なGTワークスプロジェクトと共存することは「オプション」であり、現時点では何も決定していないことを明かした。

「私たちは2019年の初めにル・マン・ハイパーカー（LMH）のルールを確認したが、これはとてもコストのかかる規則であり、ACOのシリーズでしかレースができないと考えた。一方のLMDhは、１台でふたつの選手権を戦うことができる。また、我々が持っている情報によれば、予算が非常に低く抑えられ、それは現在のGTプログラムに匹敵する。私たちは過去にLMP1と並行してGTEプログラムを行なっていた。そのためLMDhに参入する場合も（両カテゴリーに参戦する）オプションを考えている。だが、この件に関してコメントをするにはまだ早すぎる」

技術規則の詳細はまだ明かされていないが、ズーリンデンはもし、ポルシェがLMDhにコミットするのであればカスタマープログラムを開始する用意があることを示唆した。

「仮にクルマがGTEのような手頃な価格になるのであれば、それは間違いなく検討すべきものだ」


XPB

2017年末までLMP1クラスでトヨタと競い合っていたポルシェ。現在はプロトタイプカテゴリーから姿を消している一方で、19年からフォーミュラEにワークス参戦している。

WECも改訂版カレンダーを発表 最終戦の舞台がバーレーンに

Text : 平野隆治（Ryuji Hirano）


TOYOTA

ル・マンに代わって2019/20年シーズンの舞台となったバーレーン。昨年12月に開催されたレースではトヨタの７号車TS050ハイブリッドが優勝を飾っている。

WECは４月４日、2019/20年シーズンの改訂版カレンダーを発表。ル・マン24時間は９月に開催されるほか、20/21年シーズンは21年の３月まで開幕しないことも明らかにした。

新型コロナウイルス感染症の影響により、３月に予定されていた第６戦セブリングが中止となったWEC。このたび発表された19/20年シーズンの新日程では、新たに第６戦として８月15日が決勝日となるスパ・フランコルシャンでのレースを実施。さらに９月19、20日に第７戦ル・マン24時間を開催した後、すでに一度レースを行なっている11月21日にバーレーンで最終第８戦を開くことに。ル・マン24時間を最終戦とするというWEC側の思惑が崩れる結果となった。

トヨタがLMHでのデイトナ参戦を希望

「LMHとLMDhは双方向にオープンな規則であるべき」

Text : sportscar



TOYOTA

LMH規定が発表された直後からマシンの開発を進めているトヨタ。しかし、新型コロナウイルス感染症の流行が車両の開発作業に影響を与えているという。

TOYOTA GAZOO Racing WECチームのディレクターを務めるロブ・ルーペンは、ル・マン・ハイパーカー（LMH）がIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権の出場資格を得られることを期待している。

IMSAとACOが今年１月に共同発表したLMDhプラットフォームは、2021/22年シーズンからLMHとWECで競い合うことになる。一方、WECの次世代規定であるLMHが北米のIMSAシリーズで、現行のDPiに置き換わるLMDhと競争する資格を得るかどうかは未確定だ。

「私たちは近い将来、１月のデイトナに行きたいと思っている。IMSAチームがル・マン24時間に加わるだけでなく、WECチームをデイトナやプチ・ル・マンで見てみたい。もし、それが実現するのであれば、私は（LMHとLMDhが）双方向にオープンな規則であるべきだと思う」

ルーペンは、両シリーズで共通の規則があればチームとメーカーが相互に影響を及ぼし、その交流は必ずしも主要なレースだけには留まらないと考えている。

「アメリカの選手権に、よりスパイシーな競技者が出てくるかもしれない。また、彼らがWECに来たとき、ル・マンに参戦する以上のことを決めるかもしれない。では、その面について考えてみよう。ふたつのシリーズではマシンパフォーマンスの差が非常に大きいため、クルマのバランスを取ることができるかどうか確認する必要がある」

新しい技術的ルールは策定に向け進展があったと理解されているが、ACOとIMSAの両団体は、今年後半にデビューする予定のLMHと適切なバランス調整を可能にするLMDhパワートレインの仕様について完全な合意に達していない。

ルーペンは「パフォーマンスの違いが唯一の理由だ」と、IMSAがLMHカーの認可をためらう可能性について述べ「レース組織やその他のことは彼らにとって問題ではないはずだ」と続けた。

「簡単ではない。これは私たちが決めることではない。我々は非常にオープンであり、これ以上、下げることのできないレベルまで進んでも構わないことを示した。しかし、ル・マンでのトップカテゴリーであることを望み、LMP2に負けたくはない。その観点から、我々は充分なパフォーマンスレベルを維持する必要がある」

as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.26

MAZDA 3

“世界初の実用化”は称賛されるべきだがユーザーメリットは?

世界で初めて、市販モデルのエンジンに
圧縮着火ガソリンエンジンを採用したマツダ
マツダ3のそれは、他のエンジンと比べてどうなのだろう?

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：MAZDA NORTH AMERICA

モデルチェンジを機に『マツダ・アクセラ』は『マツダ3』に生まれ変わった。海外では初代からマツダ3だったから、これは国内に限った話だ。ボディは旧来どおりの2タイプだが、これまた呼び名が変わり、4ドアの『セダン』と、5ドアハッチバックの『ファストバック』となっている。

デザインは低くスポーティで、とくにセダンはスポーツセダン然とした印象。ファストバックは特徴的だが、ちょっと猫背で不健康な雰囲気だ。どちらもスポーティテイストを押し出したいのだろう。結果としてヘッドスペースは不足気味で、リヤシート周りはCセグメントとして狭いほうだ。

特筆すべきポイントは、インテリアの出来の良さだ。インパネの質感、メーターのデザイン、そして完成の域に達したコマンダー式のナビ操作系などは日本車の域を超えている。唯一の弱点はレザーとプラスチックのクオリティが低いこと。このあたりは流石にレクサスのほうが上だ。

マイナス点は乗り心地の悪さ。硬めでスポーティだが、強い入力では減衰力が立ち上がらず、フワッと大きく姿勢変化してしまう。この傾向はセダンのほうが顕著で、初期の減衰力を弱くしているので、サスストローク中に段つきを感じるほどだ。

絶妙なブッシュコントロールがなされているようだが、これが走行距離が伸びるにしたがって劣化し、ハンドリングがグチャグチャになる予感がする。また、特定の路面でロードノイズが大きくなるということを考えると、ボディ剛性を局所的に高めていると推測できる。それもゆくゆくは劣化を強く感じさせる要素となる。

スカイアクティブXと呼ばれる新しい燃焼方式のエンジンは、このモデルの大きなトピック。これはディーゼルのように燃料を圧縮着火するガソリンエンジンで、世界中のメーカーが研究開発してきたものだ。マツダは独自のアイデアで、通常のスパークプラグでアシストすることで、高効率な圧縮着火作動領域を拡大している（さらにマ

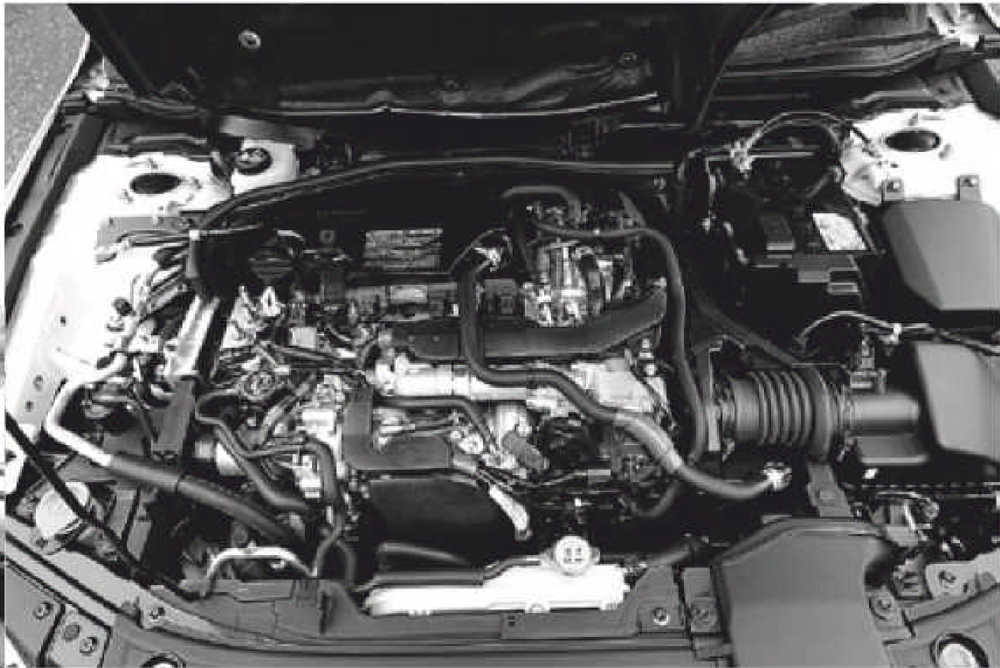


S.Okamura



MAZDA NORTH AMERICA

いま世界でもっとも勢いのあるレースカーカテゴリーであるTCRのラインアップに近い将来、マツダも加わることになっている。2019年10月に北米マツダは、マツダ３ TCRを発表。今年のIMSAミシュランパイロットチャレンジに参戦する予定だったが、マツダ・モータースポーツと共同製作体制を敷いていたレーシングガレージ、LRR（ロングロード・レーシング）の解散表明を受け、デビューが21年まで延期される見込みであるという。



S.Okamura

クルマとしてのキャラクターは、旧型（アテンザ）よりもスポーツ志向が強めとなったマツダ３。とくに５ドアハッチバックはこれまでショートワゴン風味だったが、割り切ったボディ形状となり「ユーティリティはCX-30にお任せ」というイメージか。エンジン単体で比較すると、排気量の余裕がトルクアップに繋がらず、音もポコポコして気持ち良くない２ℓガソリンエンジンよりも1.5ℓがベター。長距離であれば燃費的に有利なディーゼルも使用状況によってはアリだが、市街地では意外なほど燃費は伸びないので大都市圏では注意が必要だ。



S.Okamura



S.Okamura

イルドハイブリッドシステムも搭載されている）。マツダは世界初の量産化に成功したわけで、それ自体は称賛されるべきだ。しかし、ユーザーメリットはどこまであるのだろう？

　エンジンはスカイアクティブXの他に、１・５ℓと２ℓのガソリン、１・８ℓのディーゼルの３種類がある。ガソリンエンジンはトルク不足で、ディーゼルはピックアップが悪い。このなかでのベストは１・５ℓガソリンで、気がつけば３０００ｒｐｍを超えているなど、現代のエンジンとは思えないほど常用回転域が高いことを無視すれば、フィーリングも音も悪くない。

　一方のスカイアクティブXだが、低回転域からしっかりとトルクがあり、ピックアップも悪くない。巧妙な燃焼制御が不可欠なので、高回転まで何度かステップがあるが、他のエンジンよりもドライバビリティは高い。もっとも、ファイナルギヤが通常の２ℓガソリンやディーゼルよりも８％ほど低いので、当然と言えば当然か。

　もちろん、マイルドハイブリッドの効果も大きいのだろう。ただ、モーターはそれほど大きなパワーを発揮しているわけではない。ちなみに、MTでは６速はもちろん、５速でも有効な加速力は得られず、まるで１・５ℓかと思うくらいのパワー感だった。

　なお、マイルドハイブリッドのために回生協調ブレーキが採用されているが、フィーリングの違和感は少ない。

　通常の２ℓガソリンエンジングレードと比較すると70万円ほど高価になるが、個人的にはこのクルマのベストセレクトはスカイアクティブXである。ボディはソウルレッドのセダンに、ホワイトレザーの組み合わせがいい。ディーゼル？ 全然スポーティなエンジンではくマツダ３にはミスマッチだ。ディーゼルが欲しいなら、CX・30のほうがいいだろう。

マツダ 3 ファストバック X PROACTIVE（2WD）主要諸元

車体	
車名・型式	3AA-BPEP
全長／全幅／全高	4460／1795／1440 mm
ホイールベース	2725 mm
トレッド 前／後	1570／1580 mm
最低地上高	140 mm
車両重量	1420 kg
乗車定員	5名
駆動方式	FF
トランスミッション	6EC-AT／6MT
ステアリング	ラック&ピニオン式
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット式／トーションビーム式
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	205/60R16 ／205/60R16
エンジン	
エンジン型式	HF-VPH
エンジン形式	水冷直列4気筒DOHC16バルブ
エンジン排気量	1997 cc
ボア／ストローク	83.5／91.2 mm
圧縮比	15.0
最高出力	132kW（180PS）/ 6000 rpm
最大トルク	224Nm（22.8kgfm）/ 3000 rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	51ℓ
燃料消費率（WLTCモード）	17.2 km/ℓ

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：MERCEDES

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

ドライバーたちは“臨時休暇”をどう過ごす？

コロナ禍で訪れた二度目の冬

本稿校了時点では6月中旬まではレースが開催されないことが決まっているF1
サマーブレイクが前倒しされるなど“臨時休暇”の取得を強いられているが
ドライバーたちは当然、来たるべき開幕戦に向けて準備を整えている

開幕戦オーストラリアGPの中止は、初戴冠を狙うバルテリ・ボッタスにとって、かなりの痛手となった。

メルセデスでの４シーズン目を迎えたフィンランド人ドライバーは、スタートダッシュを決められるように準備を整えていた。実際、肉体的には過去最高の仕上がりと言えるうえに、私生活では幸せを取り戻し、精神的にも充実している。さらに、メルセデスW11はこれまでのどのマシンよりボッタスの手に馴染んでいた。

また、今冬バルセロナで実施されたプレシーズンテストでは、全セッションをとおした総合トップタイムをマークしている。これは、昨年のスペインGPでポールポジションを獲得した際に記録したレコードタイムに迫るものであった。このテストの後、ボッタスは今シーズンの展望について次のように話していた。

「もちろん、シーズンが例年のように進むよう望んでいるよ。万が一、新型コロナウイルスのために日程変更を余儀なくされても、それに備えておかなければならない。僕はこれまでのバルテリ・ボッタスとは違う。冬の間もレースがしたくて本当にたまらなかったよ。レースができなくなれば残念だけど、それはみんなも同じこと。レースがなければ負けることもないということ以外、何ひとつ得るものはないよ」

ボッタスとメルボルンのアルバート・パーク・サーキットの相性はいい。昨シーズンの開幕戦ではチームメイトのルイス・ハミルトンに約20秒もの差をつけて圧勝し、その力量を見せつけている。

オーストラリアGPが中止となった当初、メルボルンと同様に昨シーズン相性の良かったアゼルバイジャンGPで2020年シーズンが開幕することをボッタスは望んでいた。実際、バクーでのグランプリが延期となっていなければ、彼は勝利をつかんでいたかもしれない。

しかし、いま状況は一変している。F1のシーズンがいつ幕を開けるかという見とおしは、本稿執筆時点では立っていない。FIAは例年８月に取られるサマーブレイク期間をこの春に前倒しすることを公表し、最初のグランプリを８月に行なうべくスケジュール調整を試みている。

この日程変更はドライバーたちの日常にどのように影響しているのだろうか。春に休暇を満喫するのだろうか、それとも開幕戦に備えてトレーニングに費やすのであろうか。

「いまは冬に行なうプログラムを再びこなしている。まずは身体の基礎作り。それから開幕が近づけば本格的なトレーニングに移行する」とボッタスのトレーナーを務めるアンッティ・ヴィエルラは現状を説明した。

ボッタスは昨シーズン終了後は束の間の休暇を取っただけで、例年よりも早めにフィジカルトレーニングを開始していた。

「肉体的な変化はもちろん感じている。すべての測定値が僕の体力が過去最高であることを証明しているよ。精神的な面でもとても良好だし、いまは何も嘆くことなく、ただ自分のパフォーマンスに集中することができる」と、ボッタスは自分が置かれた現状に感謝をしていた。

一方、現役最年長ドライバーであるキミ・ライコネンもまた、ボッタスと同様の日常を過ごしている。キミは自宅で家族ともに時を過ごす生活を満喫しているものの、トレーナーのマーク・アーナルによると、冬期のトレーニングを着実にこなしているとのことだ。

「キミには『練習しろ』だなんていちいち言う必要がないんだ。彼の血が騒ぐんだろうね。自発的にトレーニングをするし、まったく手を抜かない」

オーストラリアGPが中止になる以前から、ライコネンはメルボルンにF1のキャラバンを遠征させたことに批判的な態度を取っていた数少ない人物のひとりだ。

「かなり奇妙なことだよ。だって他の競技がすべて中止になっているのに、F1だけがこんなに遠い“地球の裏側”まで来ているのだから。ここにいて本当にいいのかな。僕はいいとは思わない。でも、それは僕たちが決めるわけじゃないからね」とライコネンはメルボルンで率直に話していた。

ライコネンは騒動の裏舞台で、友人のセバスチャン・ベッテルと素早く帰り支度を済ませていた。そして、グランプリの中止決定が公式に発表された金曜日には、いち早く飛行場で帰りの便を待っていたのだった。



今号のレポーター

ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材し続けているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

“9.11と鉄人”暗い時代に輝いた復活劇

世界的な流行により、各界に暗い影を落としている新型コロナウイルス感染症
しかし、こんな状況でも今回の筆者は過去のある経験から、楽観し続けることができているのだという

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：BMW

世界中で猛威を振るう新型コロナウイルス感染症。北米のモータースポーツ界も大きな影響を受けており、インディ500をはじめとしたあらゆるイベントが中止、延期されている。

奇妙なことに、今回の騒動は2001年９月の私の記憶を呼び起こした。当時の私は現在のように自宅待機していたのではなく、CARTの欧州２ラウンドを取材するためドイツに出張中だった。そこで、９月11日の悲劇を知ったのだ。そのとき現地にいたのは、メディアを含むCART関係者約1500人で、同時多発テロにより帰国できるのかどうかすら分からない状況だった。米国本土では、NASCARを含むほとんどのスポーツイベントがキャンセルされていた。しかし、CARTは機材も人も現場に到着していたため、予定どおりラウジッツのユーロスピードウェイで決勝を開催。翌週のイギリス、ロッキンガム・モーター・スピードウェイでのレースも同様だった。

だが、新型コロナウイルスが社会的な乖離を生んでいる現在とは対照的に、CARTはラウジッツのパドックで前例のないミーティングを開いた。これは、巨大なひとつのテントの下で1500人もの人間が一緒に行動することで恐怖を和らげ、意思疎通を図るというものだった。CART関係者の集団は、当時国外に滞在するアメリカ人グループでは最大のもので、さらなる危機が誘発される可能性が高かったのだ。

ほとんどの関係者は母国でのテロが気がかりで仕方がなかったが、ラウジッツでのレースでは別の悲劇が発生した。アレッサンドロ・ザナルディがレース終盤、ドライバー人生の危機に直面するほどの事故に見舞われたのだ。幸い、一命をとりとめたが、数日後に我々がイギリスに到着した時、ザナルディが両足切断という重傷を負っていることを知った。

この期間はCARTにとって、アメリカにとって、そして世界にとって暗黒の時だった。だが、20年以上経ったいまになって振り返ってみると、悲劇的な状況に陥りながらも、その後自らの力で前向きな結果を築き上げていったザナルディのストーリーが我々をいかに勇気づけていたかを思い知らされる。

02年７月、CARTトロント戦のプレスカンファレンスにザナルディは義足を着けて登場。そして、10カ月後、事故が起こったラウジッツに戻ってくると、腕だけで操縦できるインディカーマシンで“残りの13周”を走り切り、２年前のあのレースを完遂したのだ。その日ザナルディが記録した194mphは、03年のレースで予選５番手に相当するスピードだった。あれは、40年以上にわたる私のレース取材人生で、もっとも感情が昂ぶった瞬間だった。

しかし、ザナルディの物語はそこが終わりではない。05年から09年にかけてBMWでWTCCに参戦。ときにはスポーツカーレースにも出場し、最近では19年のデイトナ24時間でもステアリングを握った。そればかりかレース界から飛び出し、障害スポーツ界で世界的なアスリートへと変貌。12年と16年のパラリンピックのハンドサイクリング競技で金メダルを獲得した。勇気、強い意志、そして常に前向きな態度を、これほどまでに見せられる人間が他に存在するとは到底思えない。彼こそが本物の感動を与えてくれる人物だ。

私が“9.11”と聞いて連想するものは、高層ビルに飛び込む飛行機の映像ではない。ザナルディの物語だ。生き抜くために見せた彼の戦い。変わり果てた現実を受け入れてパラリンピックアスリートとして生まれ変わり、家族への深い愛情に溢れている彼の物語だ。

世界はいま、厳しいときを迎えている。レースがいつ再開されるのかなどは我々の生活のなかではほんの些細なことだ。私はこのスポーツがいずれカムバックし、20年後には希望に満ち溢れる状況になると楽観している。いまの厳しい状況は、いつか前向きな物事を生み出すだろう。そう、ザナルディの物語のような。



ザナルディは2019年11月に富士スピードウェイで行なわれたスーパーGTとDTMの特別交流戦にも参戦。その際には、東京パラリンピックの会場となる同地で積極的に“テスト”を行なっていた。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

職人技に未来を

なんとこれまで長年にわたる当連載が今回から拡大版になるとか。こんなご時世に拡大するというのもナニだが、拡大したところでじつはネタがない。言うまでもなく、新型コロナウイルス蔓延を受けて国内レース界のスケジュールがことごとく止まってしまったからだ。本来ならば、１週間の半分を取材旅行、半分を仕事部屋で過ごす半年間がはじまる頃合いだが、今年は仕事部屋に籠もり、早く事態が収束して例年どおりサーキットでレーシングカーが走り回る日々を待ち望みつつ、シーズンが開幕したら取材しようと思っていたテーマを整理している。そのうちのひとつに「つちやエンジニアリング」があった。

たしか２月の半ばのこと、つちやエンジニアリングを率いる土屋武士代表がツイッターでこうつぶやいていた。

「自分たちで治せない。コンピューターで制御する。いまの時代のレーシングカーは昭和の人間には優しくないです」

ご存じのとおり、昨年までつちやエンジニアリングはスーパーGTのGT300クラスでマザーシャシーを走らせていた。しかし今季はポルシェ911 GT3を導入することになり、そのテスト走行を進めながら為されたツイートである。マザーシャシーは共通フレーム、共通エンジンを用いながらチーム独自の工夫を広い範囲で盛り込める車両規格である。一方のポルシェは、ほぼ車両全体がホモロゲーションパーツでできあがっており、ユーザーはパーツの交換作業以外、車両に手を加えることができない。

土屋代表は、ポルシェから学ぶこともあると認めながら、レース職人として積み重ねた経験や知識で鍛え上げることのできるマザーシャシーを懐かしんでいる。同じ「昭和」の人間としてその気持ちは痛いほど分かる。傍観者であるぼくにとっても、レーシングテクノロジー、あえて言うならばエンジニアリングにおける職人技の競争は自動車レースの魅力のひとつだったからだ。

ところが、職人技を競う場だったはずのGT300は、GT3の導入以後急速にその在り方が変わり、主役が入れ替わって、マザーシャシーやJAF-GTは少数派となってしまった。それでもここまで来る過程では、部品交換以外エンジニアリングが関われないGT3の増加を危ぶむ声も聞こえてはいた。日本のレース界がこれまで蓄積してきた“モノ作り力”が衰退してしまうのではないか、というわけだ。しかしいつしかそんな声は聞こえなくなり、ついに職人の代表格である土屋代表すらGT3へ乗り換えることになった。時代の流れとはいえ、「昭和」の人間としては寂しい限りである。

ただ、土屋代表がこだわる「職人技」を少しでも生き残らせようとする気配もあるにはある。たとえばGT500車両規定だ。今年の車両規定はDTMと共通のClass1規定をベースに決まった。Class1規定はこれまでのGT500規定よりもパーツの共通化が進んでおり、そのままだと職人芸を駆使する余地がさらに狭まってしまう。

しかしGTAは、Class1規定をそのまま日本に持ち込むことをしなかった。日本には職人技の競争を楽しむファンが少なくないので少しでも「エンジニアリングにおける独自の工夫」を目に見える形で残したかったからだと聞いた。申し訳程度の話ではあるが、こうした気配りはとてもうれしい話である。

ちなみにGT500「独自の工夫」は、バンパー両側のフリックボックスの部分と、ボディの下半分いわゆるデザインライン下の部分、一般にはラテラルダクトと呼ばれる部分に加えられることになる。従来よりもデザイン可能な領域は狭くなってはいるものの、ここに各メーカーの個性が表現されることになるはずなので、職人技ファンは注目しよう。

こうしたGTA独自の方針は、共通コンポーネントを増やすことで実質的なワンメイク化を進めようとするClass1規定に相反すると言える。だが、モーターレーシングには確実に職人芸を楽しむファンがいる。そのファンを切り捨てることなく、車両規則に日本独自の味付けを施したGTAの判断はじつにうれしい。

スーパーGTには、レースを眺めるファンばかりではなく土屋代表のようなレースを実際に戦う立場の人も職人芸を楽しめる場であり続けて欲しい。そのあたりのことを土屋代表に語ってもらおうと思ってはいるのだが、その前に、新型コロナウイルス騒動がさっさと収束してくれないと困る。



Photo：小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）

auto sport No.1528 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

3/23 [mom]

SF B-Max Racingが2020年シーズン開幕に向けて参戦体制を発表。チーム名を『Buzz Racing Team with B-Max』とし、ドライバーとしてすでに発表済みのシャルル・ミレッシに加え、F1を戦うレッドブル・ホンダ／アルファタウリ・ホンダのテスト＆リザーブドライバーを務めるブラジル人ドライバーのセルジオ・セッテ・カマラを起用することを明らかに

SF JMS P.MU/CERUMO・INGINGが2020年シーズンのマシンカラーリングを発表

GT スバルの公式YouTubeチャンネルで、GT300クラスを戦うBRZ GT300の組み立て作業の様子をタイムラプスにした動画『2020 SUBARU BRZ GT300 Timelapse Build』が公開

3/24 [tue]

SF 公式合同テスト＠富士 初日 午前、午後のセッションともに平川亮（ITOCHU ENEX TEAM IMPUL）がトップタイムをマーク

IMSA 新型コロナウイルスの世界的大流行を受けて延期された第4戦ミド・オハイオの代替日が9月25〜27日となることが明らかに

BTCC 全英の競技活動を統括するモータースポーツUKが発表した「すべての競技カテゴリーでのイベントを、少なくとも6月末まで延期・中断する」との決定を受け、第4戦のスラクストン、第5戦オールトンパークの開催も延期すると発表

3/25 [wed]

SF 公式合同テスト＠富士 2日目 午前、午後のセッションともに福住仁嶺（DOCOMO TEAM DANDELION RACING）がトップタイムをマーク

SF トムス、SFに参戦するVANTELIN TEAM TOM'Sと、SFLに参戦するカローラ中京 Kuo TEAM TOM'Sのカラーリングを発表

WEC ACOが9月に延期された第88回ル・マン24時間の走行スケジュールを発表。13、14日に車検、16、17日にフリープラクティスと予選セッション、19、20日に決勝レースが行なわれ、翌21日に再車検を実施へ。一方、毎年行なわれてきたテストデーはキャンセルされることに

GT GTアソシエイション（GTA）、富士で3月28、29日に実施される公式テストのエントリーリストの最新版を発表。マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号がテスト参加を見送ったほか、Hitotsuyama Audi R8 LMSのクリストファー・ミース、T-DASH ランボルギーニ GT3のトム・ディルマン、JLOC ランボルギーニ GT3のアンドレ・クートも参加しないことが明らかに

GT GT500クラスに参戦するTEAM KUNIMITSU、2020年のRAYBRIG NSX-GTのレース用カラーリング『PHASE02』を発表

DTM ヨーロッパ各国でも拡大が続く新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえた改訂版2020年シーズンカレンダーが発表。7月10〜12日のノリスリンク戦で開幕する全10戦のスケジュールに

3/26 [thu]

INDY インディカーとインディアナポリス・モーター・スピードウェイ、5月24日に決勝レースを行なう予定だった第104回インディアナポリス500マイルレース（インディ500）を8月23日に開催することを発表

WEC トヨタ・モータースポーツGmbH（TMG）の副社長を務めるロブ・ルーベン、新型コロナウイルス感染症の世界的な大流行が、トヨタのル・マン・ハイパーカークラスマシンの開発に大打撃を与えていることを明らかに

WTCR Lynk＆Coシアン・レーシングが2020年シーズンに向けてドライバーラインアップをアナウンス。イヴァン・ミュラーのチームメイトとして甥のヤン・エアラッシェを起用することを明らかに

IMSA マツダ・モータースポーツのハリー・ティンクネル、同チームの運営がヨースト・レーシングからマルチマチック・モータースポーツへと引き継がれたことについて、移行は「とてもにシームレスに行なわれた」とコメント

3/27 [fri]

F1 イギリスに拠点を置くメルセデス、レッドブル、マクラーレン、ルノー、レーシングポイント、ハース、ウイリアムズの7チームが、国内における新型コロナウイルス感染症の治療に必要な人工呼吸器のメーカーを支援する取り組み『プロジェクト・ピットレーン』をスタートさせたと発表

SF 日本レースプロモーション（JRP）、鈴鹿サーキットで4月3〜4日に実施予定としていた第1回公式合同テストを中止すると発表。国内で感染が広がっている新型コロナウイルス感染症の拡大を防止するため

WEC TOYOTA GAZOO Racing WECチームのディレクターも務めるルーベンが、ル・マン・ハイパーカーがIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権の出場資格を得て、トヨタがデイトナ24時間やプチ・ル・マンなどの主要耐久レースのグリッドに着くことができるようになることを期待しているとの報道

GT GTA、3月28日から2日間にわたって富士で実施する予定だった公式テストについて、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため首都圏周辺の1都5県に出された外出自粛要請等の状況を踏まえ、急遽中止にすると発表

go to p.3

GT 鈴鹿サーキット、5月30、31日に開催予定の第3戦の各種チケット発売を見合わせると発表。感染が拡大している新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえての判断

WRX 世界中のオンラインレーサーに対し、現役ドライバーとのバトル機会を提供し、自らのスキルを試すことが可能な『RX Esports Invitational（RX Eスポーツ・インビテーショナル）』シリーズの開催をアナウンス

『オートスポーツ』No.1527 発売

3/28 [sat]

F1 新型コロナウイルス感染症の影響により開幕を迎えられていない2020年シーズンを、21年の1月までの開催とすることも検討されているとの報道

3/29 [sun]

F1 マクラーレンのランド・ノリス、Twitchが開催した新型コロナウイルス感染症に関する寄付金集めのイベントに参加し、自身のファンによる寄付金が1万ドル以上となれば頭を丸めると約束。また、寄付金が目標額に達した際「まさか！　1万ドルを超えたよ！さよなら、僕の髪！」とコメントを残す

3/30 [mon]

SF TEAM MUGEN、3月24、25日に富士で行なわれた公式合同テストに参加していたドライバーのマネージャーが、新型コロナウイルスに感染していたと発表。エストニアのスポーツ情報サイトはこのドライバーはユーリ・ビップスで、そのマネージャーを務めるマルコ・アスマーが感染したと報道

WEC ポルシェのGTファクトリー・モータースポーツ部門を率いるパスカル・ズーリンデン、LMDhがポルシェが行なっている大規模なGTワークスプロジェクトと共存することは「オプション」であり、現時点ではなにも決定していないとコメント

GT GTAと富士スピードウェイ、モビリティランドが、5月3、4日に予定されていた第2戦富士と5月30、31日に予定されていた第3戦鈴鹿を延期すると発表。日本国内で感染拡大が続く新型コロナウイルス感染症の影響

S-TAI スーパー耐久機構、4月25、26日に開催が予定されていた第2戦SUGOを新型コロナウイルスの感染拡大防止のため10月3、4日に延期する予定だと発表

3/31 [tue]

F1 新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に対応し、いくつかの規則を変更することを発表。2020年中に22年型マシンの空力開発を禁止するなどの決定が下された

F1 F1に参戦するチームがレギュレーションの大幅な改定を2023年まで延期することで基本合意に達したが、最終決定はFIAに委ねられているとの報道

SF オートポリスとJRP、5月16〜17日に開催が予定されていた第3戦オートポリスについて、新型コロナウイルスの感染拡大防止のため延期すると発表。併催される予定だったSFLとTCRJのレースなどもあわせて延期に

WRC 世界モータースポーツ評議会（WMSC）で、2022〜24年レギュレーションに関する決議を行ない、ハイブリッドキットの単独サプライヤーとしてドイツに本社を構える『コンパクト・ダイナミクス』社を選定。あわせてハイブリッド導入初年度となる22年からも現在の1.6ℓの直列4気筒直噴ターボエンジン規定を継続使用することも決定された

4/1 [wed]

F1 イギリスGPの舞台となっているシルバーストン・サーキットのマネージングディレクターを務めるスチュアート・プリングルが、F1が2020年シーズンを立て直すのを支援するために、シルバーストンで複数のレースを開催する可能性に前向きであるとの報道。2レース目は通常とは逆回りのレイアウトとすることも提案

OTHER 元F1世界王者のフェルナンド・アロンソ、母国スペインの医療従事者にユニセフを通じて大量の感染防護具やマスクを医療従事者に寄付

4/2 [thu]

F1 4月5日に開催されるF1 Eスポーツ・バーチャル・グランプリ第2戦のエントリーリストが発表。フェラーリのシャルル・ルクレールやレッドブルのアレクサンダー・アルボンら6名の現役F1ドライバーのほか、元世界王者のジェンソン・バトンがマクラーレンから参戦するなど、10チーム20人がエントリー

F1 マクラーレンのカルロス・サインツとノリス、存続のためにチームが職員の一時休職およびサラリーカットに踏み切ると聞いた際、年俸カットを自発的に選択したとの報道

4/3 [fri]

F1 ノリスが公約どおりに頭を丸め、その様子をインターネット上で配信

IGTC Audi Team Hitotsuyama、8月20〜23日に開催される予定となっている第3戦鈴鹿10時間への参戦体制を発表。これまで同様アウディスポーツから技術派遣を受けながらの参戦となるが、ドライバーはスーパーGTに参戦する川端伸太朗、そして2020年からGT500クラスに参戦する宮田莉朋がステアリングを握ることに

OTHER TOYOTA GAZOO Racing、トヨタが所有する事業所内に『e-Motorsports Studio supported by TGR』を4月17日に開設すると発表。国内外トップクラスのレーシングドライバーや、バーチャルレースのドライバーがeモータースポーツイベントを企画する際に活用することが可能

4/4 [sat]

WEC 新型コロナウイルスの影響で事実上の中断を余儀なくされている2019/20年シーズンの改訂版カレンダーを発表。新たに第6戦として8月15日を決勝日としてスパでのレース、9月19、20日に第7戦ル・マン24時間を開催した後、11月21日にすでに一度レースを行なったバーレーンで第8戦を開催することに

4/6 [mon]

GT 「新型コロナウイルス感染拡大防止に関わる大会変更スケジュール案」を発表

4/10 [fri]

『オートスポーツ』No.1528 発売 この号です

4/24 [fri]

『オートスポーツ』No.1529 発売

※このページの情報は4月4日（土）時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2020年4/24号（隔週金曜日発売）
2020年4月10日発売　第57巻第7号　通巻1528号

No.1528 4/24

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	中野一史	Kazushi Nakano
	藤井由夏	Yuka Fujii
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover Photo	益田和久	Kazuhisa Masuda

auto sport Web
MOTORSPORT PORTAL



as-web.jp

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

SPECIAL FEATURE

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

FROM PIT CREW

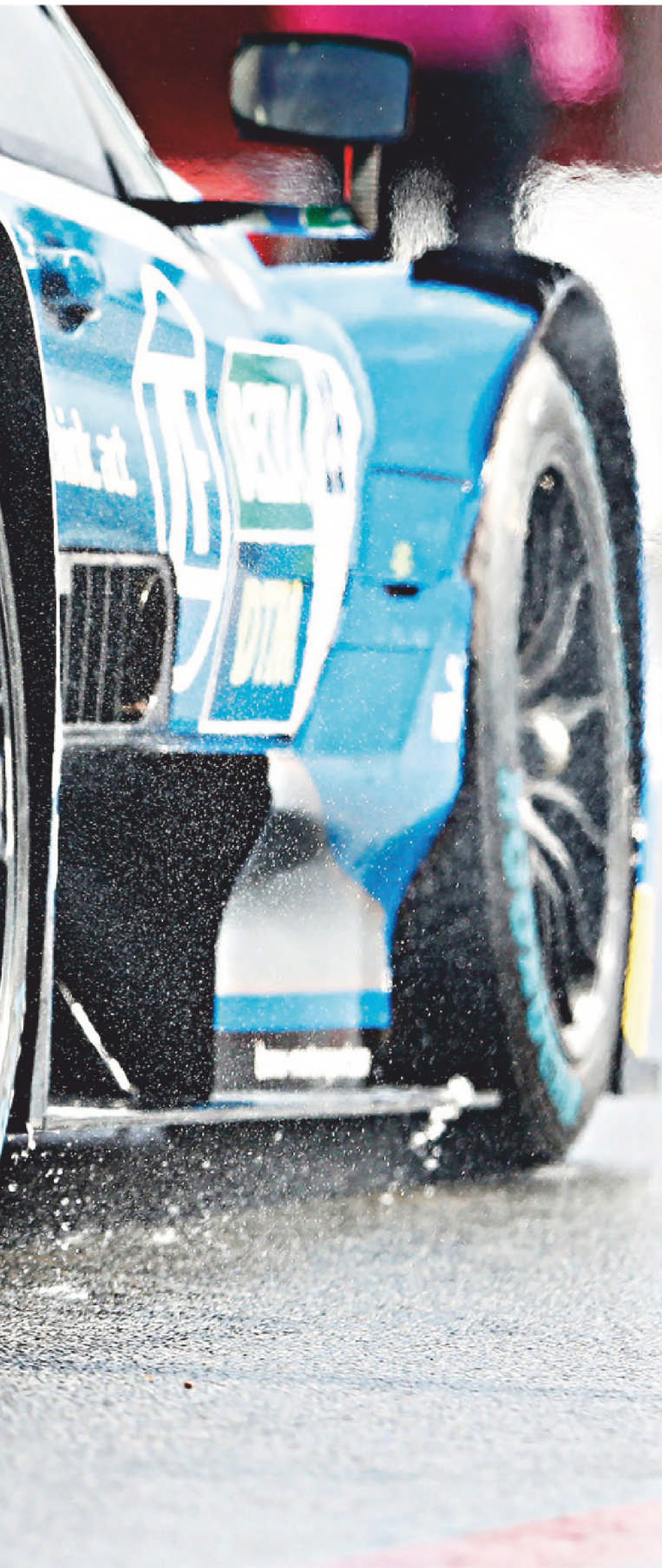
●先行きが見えないことのストレスも加わり、新型コロナの問題は本誌にも重くのしかかってきている。状況は国や地域ごとに異なるものの、こんなときだからこそ海外に視野を広げてみると思わぬ発見がある。たとえばイギリス。王位継承第一位のチャールズ皇太子やボリス・ジョンソン首相自身が感染してしまうなど（いまはふたりとも無事に回復／回復方向）日本よりもはるかに深刻な状況だが、モータースポーツ業界も積極的に協力姿勢を示し、国全体でコロナに対抗する姿勢を見せている。その裏には「国が収入の約8割を保証する」といったような施策もあるからこそだろう。もし、日本で同様の対応策が取られていれば、少なくともいまよりは状況は良かったに違いないとつくづく思う。（田中）

●そういえば、GT岡山テストは雨が降ったり微妙に雪が降ったりという状況でしたね。GT富士テストも、日程どおりに実施されていれば、日曜日は雨ときどき雪な感じだったと思います。僕基本的に雨男なのですが、オフの間は雪男なのかもしれません。ちなみに、去年のSFは雨絡みが多かったですが、今年は晴れる日が多いと思います、今年僕はSFの現場にいきませんから。逆にGTは雨絡みが多くなるかもしれませんね、僕が現場に行くことが増えますから……。（きゃりー）

●eスポーツには否定的だった私ですが、つい見入ってしまっています。なぜなら「現実ではありえない夢があるから」。リアルのレースでは、マシンの性能差やダウンフォースがあるなかで戦っているのでドライバーの腕以外の要素がたくさん絡み合っていますが、バーチャルではそれがイコールコンディション。F1ドライバーがF4のマシンで戦っているようなものだと思うと非常に面白いです。ただ、eスポーツを見れば見るほどリアルのレースが恋しい……。「エンジン音・ゴムの匂い欠乏症」を発症中です。（久しぶりの変態発言。yuka）

●皆様、はじめまして。柴崎と申します。コロナショックに揺れるいま、無謀にも転職してまいりました。編集部恒例（?）あだ名決めの儀式も済み、心機一転の境地です。『マルちゃん』と命名してもらいました。じつは学生時代、部活の新人歓迎会へ参加したときに、マルボロのキャップ（フェラーリ支給品、お値段2万円也、後年紛失）を被って行ったのです。そうしたが最後、先輩から、『今日からお前は、マルボロだ！』と迫真のお言葉が（笑）。これ以降いつのまにか定着してしまいました。この話を編集長に話したところ「せっかくだからそのあだ名を引き継ごう。でもそのまま流用するのはつまらない」という理由で語尾がプラスされました。ともかく、以後よろしくお願いいたします（マル）


SAN-EI
CORPORATION



解明

メカニカルグリップの世界

いまこそ知っておきたいレーシングカーのサスペンション

Make the Mechanical Grip.

4号連続　auto sport Web 連動企画



第1回 —— コンポーネント解説編
第2回 —— 静的特性編
第3回 —— 動的特性編
第4回 —— 実践編（本誌No.1529 4月24日発売号）

クルマの挙動は常に変わり続けているが
その状態のなかでいかに
メカニカルグリップを発生させるかが重要になる
クルマの基本的な動きが分かればその仕組みも理解できる
一般的な「セオリー」がモータースポーツの世界では
逆になることもあったりする

動画でも本企画の解説が見られる！



URL : https://youtu.be/rP0eYpEH6qs

今回は実際の解説を動画でも視聴可能だ。上記のURL、またはQRコードからアクセスしてほしい。本誌を教材として動画と合わせて見ることで、理解が深まること間違いなし。

DTM


T.Kudoh

講師 **森脇基泰** Motoyasu Moriwaki

1969年に本田技研工業株式会社に入社し、本田技術研究所に配属される。ホンダ退社後は英国に渡り、レーシングカーコンストラクターGRD社で日本人初のチーフデザイナーとして活躍した。帰国後はノバ・エンジニアリングに入社し、取締役を務める一方、技術部長として自らチームの陣頭指揮を執る。多彩な経験と見識を活かし、F1解説やモータースポーツ専門誌でも活躍している。

Text：世良耕太（Kota Sera）
Illustration：アラブルカ（ALABULKA）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）
工藤崇弘（Takahiro Kudoh）／DTM／Ferrari／LAT

1 Roll Center

ロールセンターに対して重心位置がずれた分だけクルマはロールする

クルマがコーナーを曲がるときは、車体に遠心力が働いてロールする。

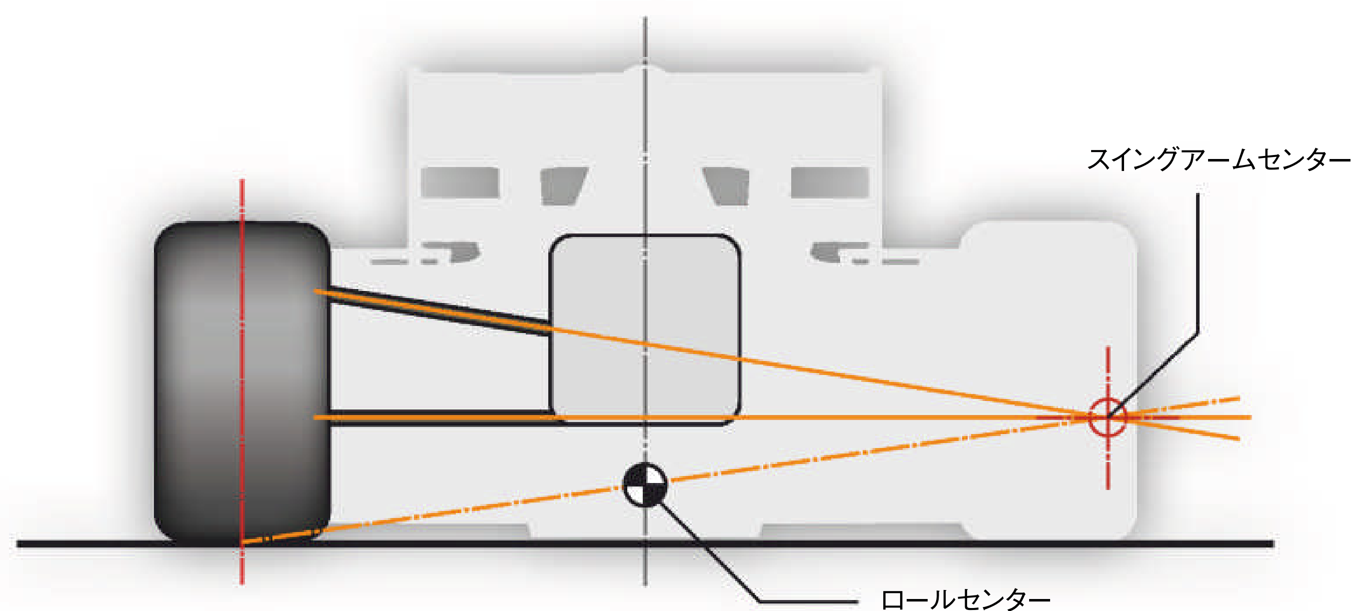
「フロントから見た場合の、サスペンションのトップアームとロワアームの延長線上の交点が瞬間回転中心です」と、森脇基恭さんは説明する。

左右のタイヤの接地点と、瞬間回転中心を結んだ線の交点がロールセンターだ。

「このロールセンターに対してクルマが持っている重心位置は当然ずれています。このずれた分だけクルマはロールします。ロールすることによってサスペンションアームが動くため、ロールセンターも時々刻々と変化します。ロールして片側（旋回外側）のタイヤがバンプする（縮む）と、反対側はリバンプする（伸びる）ので、（アームの角度はそれぞれ変わり）ロールセンターは、クルマの中心線から左右にずれます。でも、それで構いません」

ミッドシップにエンジンが置かれたクルマは、フロントの重心高がリヤのそれよりも低くなるので、ロールセンターはリヤよりもフロントを低く設定するのがセオリー。前後のロールセンターを結んだ線をロールアクシスというが、ロールアクシスは前下がりになるように設計する。また、ロールした際のロールセンターの中心線からのずれは、前後で同じになるように設計する。

かつては図面に線を引いてロールセンターを求めたが、現在はコンピュータ上で簡単に求めることができる。しかし、原理を知っておくことは重要だ。



ロールセンターも変化する

クルマの重心位置は右のイラストでいうロールセンターよりも上にある。しかしロールセンターはスイングアームセンター（瞬間回転中心）と左右のタイヤの接地点を結んだ交点であるため、その位置は異なる。タイヤは常に上下方向に動くためロールセンターも変化している。



クルマを正面から見たときの「左右方向の傾き」がロールであるのに対して、ピッチングはクルマを真横から見た際の“前のめり”や“後ろ下がり”の状態を指す。この動きを制御する方法が、アンチダイブ／アンチスコートだ。

Ferrari

マシンを正面から見るとネガティブキャンバーが付いていることが分かる。映像で見ると単にタイヤが上下方向に動いているように見えるが、厳密にはスイングアームセンターを中心に動く。そのため、タイヤの軌跡は左右とも内側方向に上下していることになる。

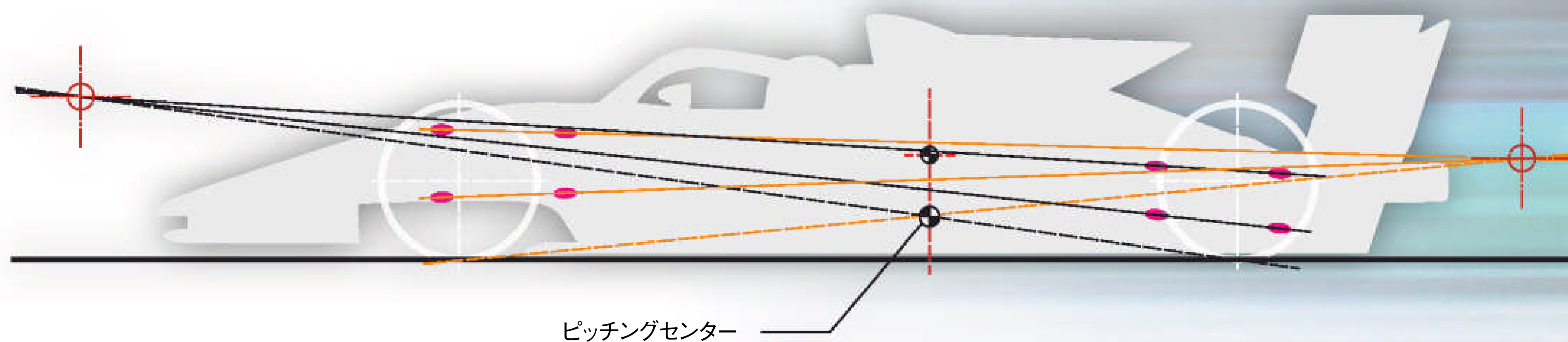
Ferrari

2 Pitching Center

アンチダイブ&アンチスコートがピッチングを防ぐ

ピッチングセンターも重要な概念

ロールセンターと同様にピッチングセンターもタイヤの軌跡の中心点（スイングアームセンター）から求める。イラストのとおり、前後の瞬間回転中心とタイヤの接地点の交点がそれだ。ロールと同様に動的特性を司る重要な概念。



ロールはクルマを正面から見たときのサスペンションの動きを表すが、ピッチングはクルマを横から見たときの動きを表す。ブレーキを掛けたときに前下がりになったり、トラクションを掛けたときに後ろが沈み込んだりするような動きである。

ロールセンターと同様、サスペンションのトップアームとロワアームの延長線上の交点が瞬間回転中心。前後のタイヤの接地点と瞬間回転中心を結んだ点がピッチングセンターで、重心位置とのずれ（差分）分だけピッチングすることになる。

「アンチダイブとアンチスコートという言葉だけ覚えておいてください」と森脇さんは力を込める。

いずれもピッチングを防ぐ方法で、ブレーキング時に前下がりになるのを防ぐのがアンチダイブ、加速時の後ろ下がりを防ぐのがアンチスコートだ。アームをどう取り付けるかによって、ピッチングを防ぐ度合いが決まる。



 S.Tamura

2019年 スーパーGT 第5戦 富士



K.Kobayashi

2019年 スーパーGT×DTM 特別戦



N.Mitsuhashi

昨年のスーパーGT第５戦とDTMとの特別交流戦の写真を比較してみた。車両自体のロール角は大きく変わらないように見えるが、1G状態での車高は大きく異なり（ハンコックタイヤ装着時のほうが高い）、ドライバーからも「ロールが大きい」というコメントが聞かれた。

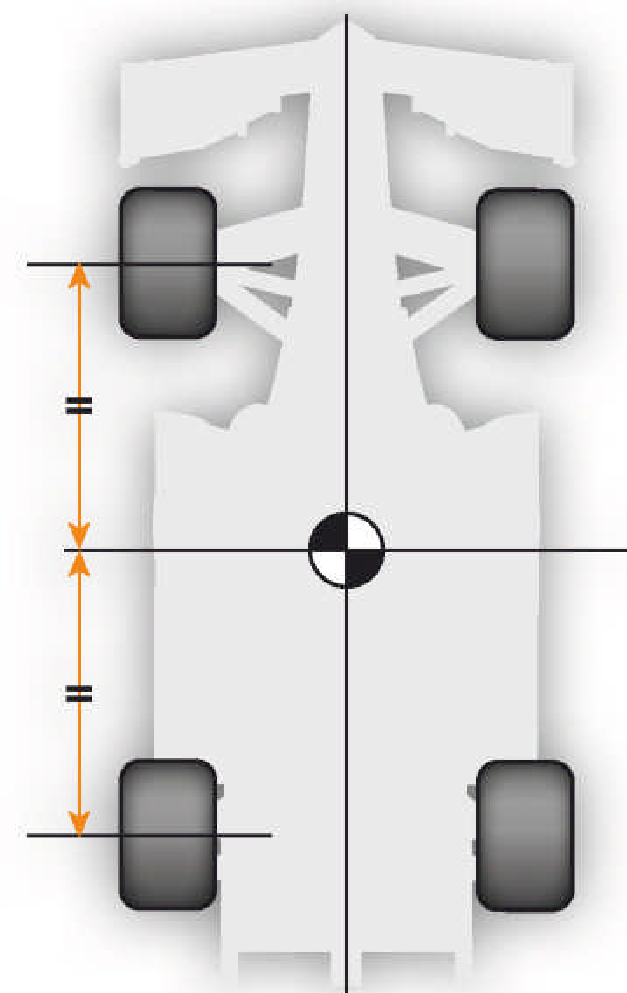
Make the Mechanical Grip. 3

Understeer Oversteer スタティックマージンは重心位置とグリップ力とホイールベース 4

　クルマがコーナーを走行するときは重心位置に対して遠心力が働き、前後のタイヤのグリップ力（横力）がその遠心力に抗ってクルマを支える。前後のタイヤそれぞれがグリップに見合った横力を発生した場合はニュートラルステアになる。

「もし、前輪のグリップ以上に横力が発生した場合は、前のタイヤはギブアップしてしまうのでアンダーステアになる。逆に、後輪が持つグリップ以上に横力が掛かった場合はオーバーステアになります。スタティックマージンという言葉と、そのスタティックマージンがプラスならアンダーステア、マイナスならオーバーステアになるということだけ覚えておいてください」

　クルマが持つアンダーステアの度合いをスタティックマージンといい、重心位置とタイヤの持つグリップ力、そしてホイールベースから算出することができる。比重と同じで無次元数なので、単位はつかない。



理論上は重心位置から前後車軸までの距離が同じで、なおかつ前後タイヤの能力が同じだった場合、ニュートラルステア特性となる。しかし、実際にはエンジン搭載位置はマシンによって異なり、さらに前後タイヤのサイズも違うためイラストのようにはならない。


3651mm
3625mm
3623mm
3620mm
3616mm
3602mm
3862mm
3830mm
3672mm
3655mm
2017 KEY DETAIL
Wheelbase

F1はピレリタイヤのワンメイクであるためグリップ力は同じ。したがってスタティックマージンを決める要素は重心位置とホイールベースになる。それほど重要なホイールベースであるがゆえ、チームは公表しない。かつて本誌では写真からその計測を試みた。

A.Sakurai

3 Suspention Roll Stiffness

ロール剛性をあげたぶんだけタイヤはたくさん仕事をする

クルマの重心位置を前寄りにしたとき、4輪すべてのタイヤの能力が同じなら、フロントのタイヤの負担が大きくなるので、フロントのタイヤが先にギブアップしてアンダーステアになる。

「それはいやだ、となったときにアンチロールバー（スタビライザー）を付けるわけです。アンダーステアのときは後ろのアンチロールバーを硬くすると、あたかも後ろの荷重が増えた形になります」

その結果、リヤのロール剛性を上げることになる。ロール剛性を上げた側のタイヤの負担が増え、たくさん仕事をするようになる。ふにゃふにゃだと力が伝わらずに仕事をしない。硬いと力が伝わってたくさん仕事をする。そう感覚的に覚えておこう。

アンダーステアということは、フロントのタイヤが音を上げているわけだから、リヤのアンチロールバーを効かせてロール剛性を上げ、リヤタイヤの負担を増やす。反対に、オーバーステアの場合はフロントのアンチロールバーを効かせてロール剛性を上げ、フロントの負担を増やすのがセオリーだ。ところが、この逆をやる場合もある。

「アンダーステアの場合、フロントのアンチロールバーを柔らかくするのがセオリーですが、あえて逆をやる場合があります。なぜなら、ドライバーが言うアンダーステア、オーバーステアの感覚が違うからです。ドライバーは富士の100Rをえんえんと回っているとき（定常状態）のアンダー、オーバーではなく、コーナーに飛び込むときのような短いアクション（過渡状態）に対してアンダー、オーバーという表現をすることが多い。その場合はレスポンスを求めているので、同じアンダーでもフロントを硬くします。そうすることで反応が良くなり、フロントの入りが良くなります」

ドライバーがどの状況で何を感じているかを理解して対応を考えないと、まったく逆のアクションを起こしてしまう場合もあるのだ。そうなれば、逆効果である。



写真は2018年のホッケンハイムでダニエル・リカルドが激しいオーバーステアに見舞われた瞬間のもの。この状態までカウンターステアを当てるようだとその周のタイムは期待できない。しかし、ドライバーはその“破綻寸前”の領域を攻め続けている。

LAT

次号No.1529（4月22日発売）は『第4回 ── 実践編』を掲載予定

IMSA/LAT

の勝算

独占インタビュー：ジョン・ドゥーナン（IMSA新社長）

スポーツカーはふたたび、大西洋を越えて行き来しようとしている
1台のマシンで、デイトナ24時間の、そしてル・マン24時間の
最高峰クラスにも参戦可能――そんな時代がまもなくやってくる
ヨーロッパ側が、DPiというアメリカ発の規則を
「受け入れた」とも理解できる、今回のLMDh規則の採用
その裏側と未来像を「アメリカ側の視点」から紐解くべく
昨年までマツダのモータースポーツ活動を取り仕切り
今年IMSA社長へと転身したジョン・ドゥーナンに話を聞いた

Text：天野雅彦（Masahiko Amano/Amano e Associati）
Photo：鈴木紳平（Shimpei Suzuki）／LAT/IMSA／ACO/Alexis GOURE

――マツダのモータースポーツマネジャーからIMSA社長への大胆な転身となりました。その経緯を教えてください。

ジョン・ドゥーナン（JD）：父がレースをしていたので、小さな頃からよくサーキットに行っていました。9歳か10歳の頃、デイトナ24時間レースを見る機会があり、そこでマツダというブランドに出会いました。その後、私自身もスポーツカーの世界に足を踏み入れ、マツダファンになって、ついにはマツダで働くことになりました。少年時代の夢のひとつが叶ったわけです。そして、マツダをスポーツカーレースのトップカテゴリーに復活させ、去年、ついに3勝を挙げることとなりました。夢が実現したんです。私はその3勝のトロフィーのレプリカを購入しました。本物はマツダにあります。長年マツダで仕事をしてきた私にとって、あの3つの勝利はとても重要な意味を持つものとなったので、自分のオフィスに飾るレプリカを作ってもらったんです。

IMSAについては1年ほど前、シカゴのオフィスにCEOのエド・ベネットから電話がかかって来て、「IMSAは経営陣を2019年の終わりに編成し直すが、加わる意思はあるか？」と聞かれました。人生ではひとつの大きな夢を叶えられることも稀ですが、この時、私の目の前にふたつ目の夢が提示されたのです。それで私は去年のセブリング12時間に向かう前にデイトナビーチに立ち寄り、ジム・フランスさん（NASCAR創始者でジョン・ビショップのIMSA設立に力を貸したビル・フランスの息子。現NASCAR CEO、IMSAチェアマン）とIMSA社長兼COOのスコット・アサートンさんに会いました。本部を訪ねるまで、私がそのポジションに就くことになるとは知りませんでした。それが社長だと聞いて恐縮し、とても名誉に感じました。私に声がかかったのは、アサートン氏が引退することになったからです。いまもコンサルタントとして働いてくれていますけれどね。

――IMSAの内側に入ってから、何か改善したい点などは見つかりましたか？

JD：外から見ている時にも感じていましたが、IMSAは働き者のプロフェッショナルが集まった会社です。内側に入ってからはお互いの考え、ビジョンなどを理解し合うためにスタッフたちと話をしました。そして、私もスタッフたちも、全員が強く意識しているのが次世代の重要性だと分かりました。モーターレーシングがこれからも成長を続けていくためには、若い人たちの力が必要です。彼らが興味を持ち、サーキットにレースを見に来てくれる。あるいは、ゲームを通してでもレースと関わってくれること。それらを実現するために私たちはできる限りのことをしていくつもりです。

――アメリカのレースファンは年齢層が高くなっているのですか？

JD：必ずしもそうだとは言い切れません。高い年齢層のファンは実際にた

“アメリカ発、ル・マン行き”

スポーツカー「欧米融和時代」再訪は、何を変えるか



S.Suzuki

くさんいますし、彼らはとても熱心に、他に目移りすることなどもなくサポートし続けてくれています。IMSAのレースを家族で楽しんでいる人たちはたくさんいますが、それらは年配の人たちが週末を楽しむために家族を連れて来ているのだと思います。IMSAにとって非常に大切であるやや年齢の高い層の人たちの熱烈な支持を活用して、若い世代もエキサイトさせていきたいと考えています。サイン会など、ドライバーとファンが直接触れ合う機会は若い世代にも好評です。

——あなたのセールスポイント、強みはどこにありますか?

JD：レースに参加する自動車メーカー側で17年間働いていたことが私の強

みであり、それを活かした活動ができれば、と願っています。私はドライバーを育てる仕事にも携わってきました。MX・5カップをスタートさせた経験もあり、それらがIMSAの運営に反映できるでしょう。メーカーの立場や考え方が理解できることで、イベントのプロモーターたちと協力し、ウェザーテックチャンピオンシップのようなものから単独ブランドによるレースシリーズまで、それぞれに適したアイデアや方針を盛り込み、さらなる繁栄へと前進して行く、あるいは新しいシリーズをスタートさせる……といったことも可能だと思います。

――ではマツダ時代、IMSAをどう評価していましたか？ アメリカン・ル・マン・シリーズ（ALMS）の併合や、トップカテゴリーの変遷などがありましたが？

JD：IMSAは家族的な組織で、出場マニュファクチャラーはいつでも歓迎する姿勢を持っている、と私は捉えていました。イベント運営は非常にプロフェッショナルで、安全に関しては他の組織に引けを取らない大変高い水準を保持している。それらは私がリードする立場になっても保っていきたいところです。3番目に挙げるIMSAの美点は、自動車業界の動向、将来を常に注視してきたところです。ビジョンと戦略を持っていた。そのため、数多くの自動車メーカーはトップレベルの耐久レースに参戦し続けているんです。IMSAのレースでは世間にブランドや製品のプラットフォームの優秀さをアピールできます。

IMSAはマシンのレギュレーションも時代に則して上手に進化させてきました。私が感銘を受けたのは、DPからDPiへの移行（※2017年）でした。IMSA史上でもベストのビジョンが示されました。あなたも私もIMSA GTUやGTO、GTPが華やかし頃に少年時代、もしくは青春時代を送りましたよね？ そこからIMSAのカテゴリーはエボルーションを重ねてきました。GTP（※1981年～）は本当にエキサイティングでした。いくつもの自動車メーカーが独自のアイデアで作り上げたプロトタイプレーシングマシンを投入し、ブランドイメージを高めていました。あのフィロソフィーを現代に蘇らせたのがDPiでした。歴史的な一歩が記された。私はマツダ社内でDPiプロジェクトを立ち上げ、RT・24Pを世に送り出すことができました。GMがキャディラックというブランドを使い、我々と同じようにマシンを作ってきたことをうれしく思いましたよ。その後にアキュラがHPDとともにDPiマシンを作り、ニッサンも同じくマシンを用意しました。

IMSA/LAT



今年１月のデイトナで、IMSAおよびWECの相互乗り入れが可能となる共通規則、LMDhの採用を発表（WECは21年９月から、IMSAは22年１月から）。後列中央が、今回インタビューしたドゥーナン。後列右から時計まわりに、エド・ベネット（IMSA CEO）、ジム・フランス（NASCAR CEO & IMSAチェアマン）、ピエール・フィヨン（ACO会長）、ジェラール・ヌブー（FIA WEC CEO）。なお、インタビューは３月上旬に行なった。

“アメリカ発、ル・マン行き”の勝算

独占インタビュー：ジョン・ドゥーナン（IMSA新社長）

LMDhでもコストは抑える

――そして今年、1月のデイトナ24時間レース開催期間中に「LMDh」という、DPiの流れを汲んだ新カテゴリー発表につながったのですね？

JD：DPiのステージが世界的なものになったんです。自動車メーカーは世界のトップカテゴリーを、コストに抑制が効いたマシンで戦うことができる。自分たちのブランド、自分たちのエンジンを、世界的なトップドライバーたちを起用し、優秀なチームとともに戦うことで広くアピールできる。世界中が、それをひとつのルールで行なうことが可能になるんです。IMSAはコストのことを深く考え、それをコントロールしてきました。それはIMSAのシリーズに出場する自動車メーカーだけでなく、参戦チームにとっても良いことでした。彼らを支えるスポンサーにとっても重要でした。また、ウェザーテック、ミシュラン、BPといった企業もIMSAのレース、DPiというカテゴリーや、そのコストを抑えたコンセプトに賛同し、スポンサーになってくれています。

――IMSAは創始者と異なる人々の手に渡ってALMSに転じ、IMSA本来の流れを汲むグループがグランダムを発足させ、アメリカにスポーツカーシリーズがふたつ存在する困難な時代もありましたね。

JD：IMSAはベストとベストを合体させることに成功しましたね。優秀なチーム、素晴らしいサーキットも分散していましたが、それらを統合することもでき、そのおかげでベストのマーケットへと進出することも可能になって、より多くの自動車メーカーの参入、投資を導き出したと思います。

――その流れが、ル・マン、あるいはWECとの距離を一気に縮める動きになった。素晴らしいことです。その重大な発表が、あなたが社長に就任してすぐだったわけですが、こうなることを知っていたんですか？

JD：幸いなことに、IMSAとヨーロッパサイドはずっと話を続けていました。プチ・ル・マンを開催できたのも、LMP2のレギュレーションで我々がレースをできたのも、良好な関係があり続けたからでした。ジム・フランスさんだけでなく、彼の父であるビッグ・ビル・フランスさんもヨーロッパとの良い関係を保ち続け、デイトナやセブリング、その他のサーキットに世界のベストを集わせ、レースをするよう努めていました。ACOの幹部の方々も同様で、ずっとアメリカとの関係をキープし、話し合いを常に行なっていました。そうした期間が長く続いていたところへ、タイミングよく私が入ってきたというだけです。あのような歴史的アナウンスを、私が社長を務めている時に行なえたのは本当に光栄です。今年のデイトナでLMDhの発

2020 IMSAウェザーテックスポーツカー選手権 **参戦車種一覧**

DPi Class / ***LMP2 Class***


Acura DPi IMSA/LAT
Cadillac DPi IMSA/LAT
Mazda DPi IMSA/LAT
Oreca LMP2 07 IMSA/LAT

GTLM Class


BMW M8 GTE IMSA/LAT
Chevrolet Corvette C8.R IMSA/LAT
Ferrari 488 GTE IMSA/LAT
Porsche 911 RSR IMSA/LAT

GTD Class


Acura NSX GT3 IMSA/LAT
Lexus RC F GT3 IMSA/LAT

Aston Martin Vantage GT3
Audi R8 LMS GT3
BMW M6 GT3
Ferrari 488 GT3
Lamborghini Huracan GT3
Mercedes-AMG GT3
Porsche 911 GT3 R

小林可夢偉が２年連続の総合優勝を果たしたことも記憶に新しい、今年１月の開幕戦・デイトナ24時間レース。そこにエントリーした車種を一覧にしてみた。最高峰のDPiクラスはニッサンが撤退し、今季は３メーカーでの争いとなっている。GTLMではWECからは撤退したBMWも健在で、シボレーは新型のコルベットを投入。GTDにはアキュラ、レクサスの日本勢も引き続き参戦している。なお、タイヤは昨年からミシュランの一社供給となっている。

グループC/GTP時代の再来がなるようなレギュレーション作りに励んでいます

表をできたのは、本当に多くのこと、そして年月の積み重ねによるものです。そこには出場マニュファクチャラーからのフィードバックも強く影響していたと思います。今回の話は、グランダムとALMSが合流したのとある意味で似てますね。マニュファクチャラーはデイトナでレースを戦い、ル・マンでも同じように競い合いたかったのです。次のステップは、レギュレーションを完成させること。もうすぐ先に迫っているセブリングでそれを発表できれば、と考えています（編註・その後セブリング戦が延期となり、規則の詳細も本稿締め切り時点ではアナウンスされていない）。

――LMDhはグループCとGTPの時代のような繁栄をもたらすでしょうか？

JD：そう信じています。現在レースに参戦している自動車メーカーのすべてもそれを期待しています。IMSAとACOの技術部門はいま、力を合わせてグループC／GTP時代の再来がなるようなレギュレーション作りに励んでいます。それぞれのマニュファクチャラーが（指定4コンストラクターが作るシャシーをベースとして）独自のマシンを用意し、自分たちのフィロソフィーでパワープラント及びその出力を選ぶことができるように、世界共通で通用する重量などの要素を決める必要があります。将来的にはカスタマーチームにマシンを供給する体制を採るマニュファクチャラーが出てきたり……ということもあるでしょうしね。

――LMDhの〝h〟は何の略なので

2020 IMSA WeatherTech Sportscar Championship Revised Schedule （as of March 24th）

Round	Date	Event	Venue	Race Duration
1	1.22-26	ROLEX 24 AT DAYTONA	Daytona International Speedway	24 Hours
2	5.29-30	CHEVROLET DETROIT GRAND PRIX PRESENTED BY LEAR	Raceway at Belle Isle Park	1 Hours 40 Minutes
3	6.25-28	SAHLEN'S SIX HOURS OF THE GLEN	Watkins Glen International	6 Hours
4	7.3-5	MOBIL 1 SPORTSCAR GRAND PRIX	Canadian Tire Motorsport Park	2 Hours 40 Minutes
5	7.17-18	NORTHEAST GRAND PRIX	Lime Rock Park	2 Hours 40 Minutes
6	7.31-8.2	ROAD AMERICA	Road America	2 Hours 40 Minutes
7	8.21-23	MICHELIN GT CHALLENGE AT VIR	VIRginia International Raceway	2 Hours 40 Minutes
8	9.4-6	WEATHERTECH RACEWAY LAGUNA SECA	WeatherTech Raceway Laguna Seca	2 Hours 40 Minutes
9	9.25-27	ACURA SPORTS CAR CHALLENGE AT MID-OHIO	Mid-Ohio Sports Car Course	2 Hours 40 Minutes
10	10.14-17	MOTUL PETIT LE MANS	Michelin Raceway Road Atlanta	10 Hours
11	11.11-14	MOBIL 1 TWELVE HOURS OF SEBRING PRESENTED BY ADVANCE AUTO PARTS	Sebring International Raceway	12 Hours

３月24日、IMSAはその最高峰シリーズであるウェザーテックスポーツカー選手権の改訂版カレンダーを発表。コロナウイルス流行の影響から、ロングビーチが中止、セブリングとミド・オハイオが延期されただけでなく、ラグナセカやプチ・ル・マンも前後のイベントとの間隔などを踏まえ、当初予定から変更されている。セブリングは残念ながら、WECとの併催イベントではなくなってしまった。



新規則に興味を持ち
我々と話をしたマニュファクチャラーの数は
DPiとル・マンに参戦している
メーカーの合計を大きく上回っています

ACO/Alexis GOURE

しょう?

JD：まだそれを明確に発表していないのですが、お察しの通りLMはル・マン、Dはデイトナで、hは一社供給によるハイブリッドシステムを採用する計画なので、その頭文字です。IMSAとACOの両技術陣営は、出場するすべての自動車メーカーに了承してもらえるシステムの選定を行なうべく、現在調査をしているところです。

──導入は２０２２年からですね?

JD：そうです。22年のデイトナが最初になります。いまのDPiのホモロゲーションは21年までと決まっています。22年に登場するLMDhと現在のDPiは、ビジョンが共通です。マニュファクチャラーはダラーラ、リジェ、マルティマティック、オレカの4シャシーの中からひとつを選び、LMP2セーフティセルを活かしながら、各社が望むエンジンを搭載し、オリジナルのボディワークをデザインしてマシンを作り上げます。ブレーキやギヤボックスに関しても、レギュレーションでコスト高騰を防ぐようにします。

──マシンの開発コスト、シリーズ出場コストも現在と大きく変わらないということですね?

JD：はい。それが私たちの設定したゴールです。それがDPi成功の大きな鍵だったことに疑いの余地はありません。マツダのような小さなマニュファクチャラーであっても参戦し続け、強大なマニュファクチャラーを相手に成功をつかむことができたのです。LMDhではハイブリッドシステムを導入するため、費用は間違いなく上がり

ます。しかし、それをできる限り低く抑えるように努力をします。マツダ時代の私は、チームのランニングコストに常に注意を払っていましたから、LMDhというプロジェクトを進めていく上でもその点は変わりません。

あの映画のように

——ハイブリッド採用により、これまで以上の自動車メーカーが参戦に興味を示す……ということはあるのでしょうか？　DPiは残念ながらオリジナルメンバーのニッサンが出場を取りやめてしまいましたが。

JD：LMDhというカテゴリーの新設、ハイブリッドの導入を発表して以来、世界中で興味のレベルが大きく跳ね上がりました。これまで以上に多くの自動車メーカーが我々のところへ話をしに来ています。彼らは興味を持ってくれているんです。どこの国の、どのメーカーかをお話しすることはできません。何かヒントを示すことさえできませんが、興味を持って我々の技術部門のスタッフと話をしたマニュファクチャラーの数は、現在DPi及びル・マンに参戦中のマニュファクチャラーの合計を大きく上回っています。彼らの中から、参戦の決意を固めてくれるところが出てくるものと信じています。あるいは、現在GTクラスに参戦しているマニュファクチャラーの中から、LMDhに鞍替えするところが出てくることもおおいにあり得ます。LMDhを大きなチャンスと捉えるところもあるでしょうから。

——マシンをひとつ用意すれば、デイトナもル・マンも戦える。それはすごいことですよね？

JD：多くのファンが待ち望んでいたことですからね。アメリカにはヨーロッパのチームやマニュファクチャラーがやって来て、ヨーロッパにアメリカのチーム、マニュファクチャラーが出て行き、両方で競い合う。それが再び実現するんです。昨年、スポーツカーの歴史に関する映画が人気を博しました。あれが良い例です。世界はトップレベルのスポーツカーレースが、再び大きなマニュファクチャラー、それも複数のブランドの間で争われること、強力なチームによる戦いを実現することを強く望んでいると思います。大西洋を挟んだ交流は重要です。デレック・ベルやハーレイ・ヘイウッドといったドライバーたちがスポーツカーレースの世界で伝説の存在となったのは、彼らがデイトナのトップカテゴリーで勝ち、ル・マンでも総合優勝を飾り、その他にも世界の多くのサーキットで勝利を重ねたからです。アジアでもレースは盛んに行なわれていますし、自動車メーカーも多く存在します。

——楽しみなことばかり、ですね？

JD：現在の我々は、地盤が本当にしっかり固まっていると感じています。ウェザーテック、ミシュランといった企業が長期的コミットメントを約束してくれており、テレビ放送もNBCが長期契約でサポートをしてくれることになっていますから。私たちはコストコントロールを注意深く続け、各自動車メーカーのリーダーたちに会い、我々のシリーズの魅力、得られるチャンスを理解してもらいます。いまの安定があり、コストに対する見通しが効くことで、彼らは長期的な参戦をし続けてくれるはずです。参加してくれる人たちの要望を聞くこともします。現在私たちがレースを行なっているサーキット、そしてシリーズがカバーするマーケットは、とても強力なものになっていますが、それらの点についても常により良いものを求めていきます。

——ACO、WECといったヨーロッパサイドとの連携、共同作業はLMDhに限るのでしょうか？　それとも、他にもコラボレーションなどが検討されていますか？

JD：まずはLMDhです。アメリカのチームもヨーロッパのチームも、同じプラットフォームのマシンで、同じレースを戦えるようにする。デイトナ、セブリング、プチ・ル・マン、ワトキンス・グレンといった、アメリカのビッグレースは出場する側にもそういう意向はあると思います。そして、アメリカのチームはル・マンへ遠征して戦う。ヨーロッパのシリーズや世界選手権がアメリカでレースを行なうことも歓迎です。さらには、アジアにも注目していきたい。アジアン・ル・マン・シリーズはACOと提携することで成り立っていますからね。しかし、いまの最重要課題はLMDh。ヨーロッパサイドとともにレギュレーションを作り上げる。現在の我々は、そこに一番フォーカスしていきます。



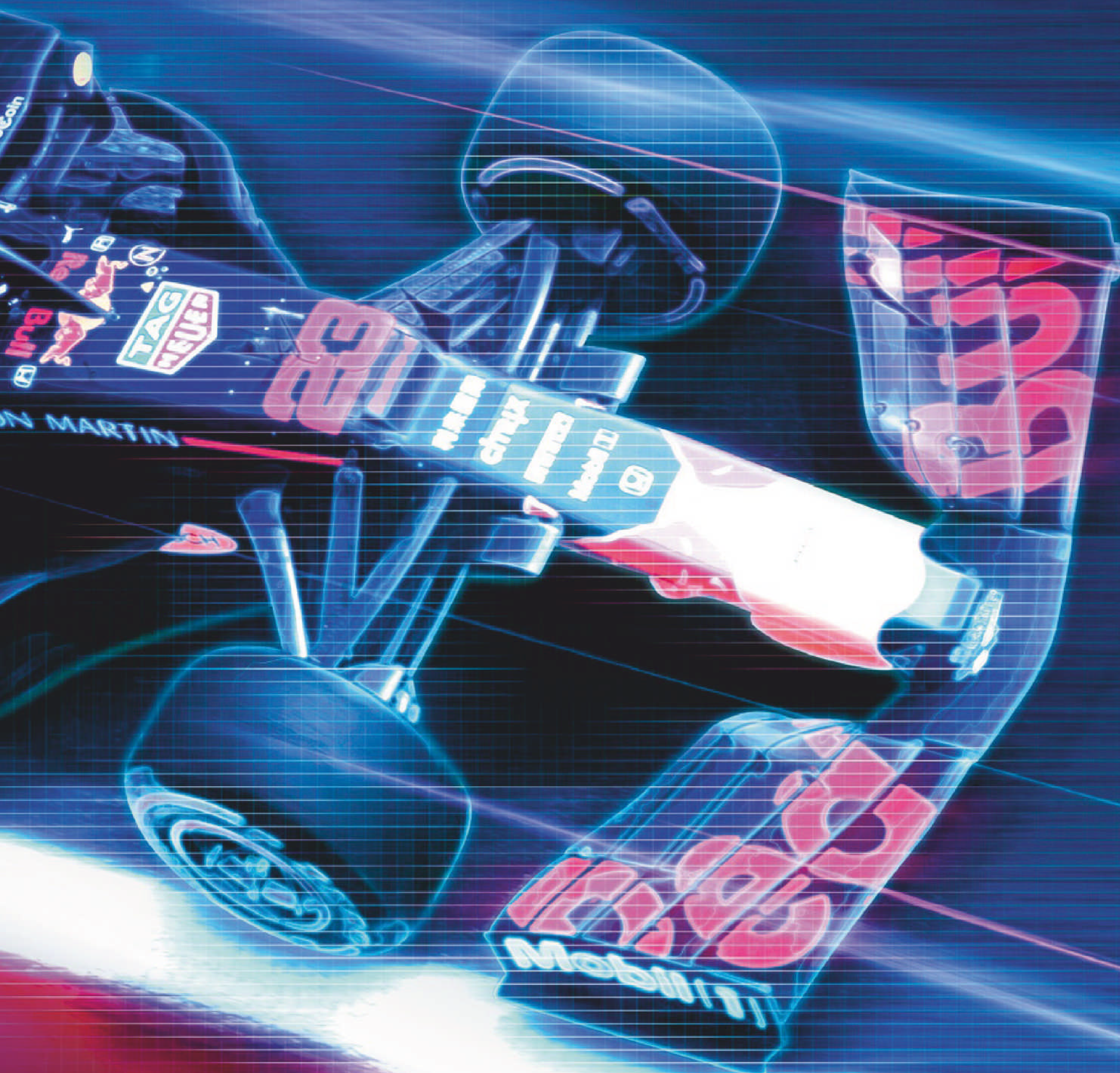


eSport

VIRTUAL

新型コロナに揺れる
レース界に現れた
もうひとつのフィールド

空前のバーチャルレースブーム



Motorsport

REAL or

7人のジャーナリストに聞く

“非現実”の存在感

新型コロナの影響で世界中のあらゆるスポーツが延期や中止を余儀なくされている
しかし、この厳しい情勢のなか、モータースポーツ界は
その特異性を逆手にとって“バーチャルレース”の開催に乗り出した
シミュレータやゲームのクオリティはバーチャルレースに参加したある元F1ドライバーが
「私の時代にもシミュレータがあればよかったのに」とつぶやくほど上昇している
バーチャルレースには以前から賛否両論が唱えられてきたが、いま、この状況で
リアルのレースを幾度となく目にしてきたジャーナリストたちはどう感じているのだろう
“非現実”の世界は「もうひとつのモータースポーツ」になり得るのか——

Photo : XPB

大谷達也
TATSUYA OTANI
モーター&モータースポーツジャーナリスト。過去に電機メーカーの研究所でエンジニアを務めていた経験があり、最新ハイパフォーマンスカーの技術的側面にも精通している。日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員。

現代のシミュレータの信頼度からeスポーツを考える

「誤差0.1%」の使い道

eスポーツの面白さについて語る資格なんて、私にはまるでない。そもそも『グランツーリスモ』さえほとんどやったことがないし、たとえやったとしてもコースアウトの連続か、安全運転でゆっくり周回するかの二者択一。バトルなんて夢のまた夢だ。

でも、ときにモータースポーツライターとして、またときに自動車ライターとして長年活動してきたおかげで、ドライビングシミュレータの重要性であれば多少なりとも知っている。自動車メーカーの開発現場で、そしてモータースポーツの最前線でいかにドライビングシミュレータが活用されているのか、まずはじめにこの点を簡単にご説明しよう。

かつてはレーシングドライバーにとって、そのサーキットでレースをした経験があるかどうかが重要なファクターとなる時代があった。だから、かつて全日本選手権レースをくまなく取材していた私は、馴染みのない外国人ドライバーを見つけると「過去にこのサーキットを走ったことがあるか？」とか「もうこのコースに慣れたか？」などという質問をひんぱんに投げかけて

Photo : Aston Martin




アストンマーティンは3月、ヴァルキリーが公道を走行する様子を公開。レッドブル・レーシングとアストンマーティンのF1における提携は今年いっぱいで終了するが、ヴァルキリーの共同開発は進められるという。

いたのである。

しかし、いまやこの質問が意味をなさないのはご存じのとおり。初めて鈴鹿サーキットを走るドライバーでさえ、ものの3、4周も走れば自分の実力をかなりの部分まで引き出せるようになる。だから、以前のように経験値だけで勝負が決まることは減り、ドライバーが本来持っている速さが勝敗を分ける。すべてドライビングシミュレータのおかげだ。

ドライビングシミュレータに頼っているのはプロドライバーだけではない。たとえばポルシェ・カレラカップに参戦するジェントルマンドライバーたちにとっても、シミュレータはいまやなくてはならない存在だ。いや、ビジネスで忙しい毎日を過ごす彼らにとってこそ、むしろ近所でトレーニングできるシミュレータは重要なツールなのかもしれない。

かくいう私も、腕利きの知人にコーチを務めてもらい、シミュレータで袖ヶ浦フォレストレースウェイの走り方を学んだことがある。それまでどこをどう走っていいかわからなかった5・6・7コーナーへのアプローチを理解できたのも、このときコーチ役を果たしてくれた知人のおかげ。アクシデントなどのリスクを負うことなく、自分のドライビングについて耳元でリアルタイムにアドバイスしてもらえるドライビングシミュレータが運転の技術を磨くのに役立つことは、だから私も重々承知している。

レーシングチームがドライビングシミュレータを用いてマシン開発やセッティングの方針を検討していることは、オートスポーツ本誌の読者であれば先刻ご承知のとおり。じつは、私は1年ほど前にF1チームのレッドブル・レーシングが所有するドライビングシミュレータを体験したことがある。もちろん、山本尚貴選手とトロロッソ（現アルファタウリ）のテストドライバーの座を争ったわけではない。アストンマーティンとレッドブルが共同で開発しているハイパーカー〝ヴァルキリー〟の感触を疑似体験するのがそのときの目的だった。

レッドブル・アドバンスド・テクノロジーのエンジニアでヴァルキリーのプロジェクトを担当しているジェイムズ・ナップトンは、私にこんな話を聞かせてくれた。

「実車でスポーツカーを開発しようとすれば、スプリングやダンパーを交換するだけでも時間がかかるため、1日にそれほどたくさんのセットを試せるわけではありません。けれども、シミュレータであればほとんど瞬時に部品を交換できるので、それだけ開発をスピードアップできます。しかも、私たちのシミュレータは非常に精度が高く、シミュレーション結果と現実の走行データの間の誤差は0・1%もありません。だからこそ、レッドブル・レーシングもシミュレーション結果に基づいて2、3日でマシンを作り上げ、それをバルセロナに持っていっても走り出した直後から高いパフォーマンスを発揮できる。レッドブル・レーシングが素早くマシンを開発できるようになったのはシミュレータのおかげです」

一般の自動車メーカーにとってもいまやドライビングシミュレータはなくてはならない存在となっている。私もいくつかの自動車メーカーのシミュレータを体験したことがあるが、レーシングチームと違って、彼らはシミュレータを乗り心地の改善に役立てたり、最近話題になっている衝突軽減ブレーキなどの作動条件を確認する目的で活用している。

これほどまでドライバー、レーシングチーム、そして自動車メーカーから深く信頼されているドライビングシミュレータだからこそ、いまやeスポーツが世界的な注目を集めているのは当然のこと。そして新型コロナウイルスの影響で外出自粛が叫ばれるなか、シミュレータを用いた〝レース〟をオンラインで中継して、ファンを少しでも楽しませようと奮闘するドライバーたちの姿には深い共感を覚える。

一方で、観戦する楽しみでいえば、いまのところ現実のレースに優るものはないと私は信じている。サーキットで感じる音、匂い、風、そして観客席から沸き立つ感動や興奮は、やはりコンピュータディスプレイからは伝わってこないものだ。

もうひとつ、私がeスポーツで物足りないと思うのは、外乱要素が現実より少ないことである。気温、降雨、風向きといったコンディションの急変が、レースの流れを大きく変えることがあるのは皆さんもご存じのとおり。ときにはコース上のゴム片がタイヤにこびりついてラップタイムが急落することもある。レーシングドライバーたちはライバルと戦うだけでなく、そうした自然環境とも常に戦っている。だから彼らはほんのわずかな外乱にも瞬時に対応できるように身構え、そして実際に素早い身のこなしを見せる。ていねいにドライビングするがゆえに常に動作がゆっくりしているように見えるeスポーツの選手たちとは、ここに最大の違いがある。

しかし、全世界を襲うこの甚大な危機に際してはそんな贅沢も言っていられない。そもそも、何度も繰り返し申し上げているとおり、現代のシミュレータに息づくテクノロジー、そして精度の高さには文句の付けどころがないのだ。というわけで、いましばらくは自宅でeスポーツを楽しむことにしよう。Ｓｔａｙ Ｈｏｍｅ、Ｓａｖｅ Ｌｉｖｅｓ。それがいま一番大切なことなのだから。

レッドブル・レーシングのシミュレータで“試走”した筆者。このときは装着したのはほぼヘッドセットのみという状況だったが、ドライバーが練習などでシミュレータを使用する際は、レースで使用するグローブやヘルメットを着用する場合が多い。

WHAT'S "ERACING"?
知っておきたい豆知識

eスポーツ界のモータースポーツ人口は約1%

eスポーツとは「エレクトロニック・スポーツ(electronic sports)」の略称で「広義には電子機器を用いて行なう娯楽、競技、スポーツ全般を指す言葉であり、コンピュータゲーム、ビデオゲームを使った対戦をスポーツ競技として捉える際の名称」（一般社団法人日本eスポーツ連合）。eスポーツ人口のなかで自動車レースジャンルへの参加者は1%程度と言われるが、そのぶん伸びシロはある。

ロベルト・キンケロ

F1を取材するかたわら、FIA F2やFIA F3など、ヨーロッパのミドルフォーミュラにも精通しているイタリア人ジャーナリスト。『スカイ・イタリア』のリポーターも務める。本誌では各国のモータースポーツ最新事情をお伝えするコラムのレギュラーメンバー。

eレースは新世代への宣伝ツール

気付かされたリアルの魅力

Translation：神田美穂（Miho Kanda）　Photo：XPB

90年代から2000年にかけての10年間、単なるビデオゲームだった。モータースポーツをテーマにした最初の〝電子〟ゲームはとてもベーシックなもので、ファンの共感を得ることが狙いだった。その後、ステアリングとペダル付きのキットが登場し、デジタル市場の成長とともに進化していったが、常にエンターテインメントであって、現実とはかけ離れていた。

同じ頃、F1チームはシミュレーションシステムに莫大な予算を投じるようになり、徐々にバーチャルの世界をより現実に近づける可能性に着目した。

それから25年が過ぎ、インターネットの普及によってモータースポーツゲームの愛好家たちが競い合うことができるようになった。こうして、プラットフォームが作られ、F1チームが活用しているシミュレータにかなり近いところまで発展した。

バーチャルレースの人気は高まり、正真正銘のチャンピオンシップに成長した。当初は〝ゲーマー〟の世界に限定されていたが、徐々に若者という枠から抜け出し、幅広い年代に浸透していった。

F1の商業面の運営を担うリバティ・メディアも、人気の高まりに注目するようになり、2年前、eスポーツF1シリーズを公認し、実際のレーシングチームも巻き込むことに成功した。さらに将来のファン候補としておおいに期待される多くの若者に支持されていることで、実際のF1チームのスポンサーの心もつかむことができた。

eスポーツの公共性は当然、従来のファンの心もひきつけている。すでに2017年、アブダビで行なわれたグランプリ開催時にF1チームから選抜された20人のオフィシャルドライバーによる初の〝公式〟レースが開催され、かなり高い注目を集めた。

しかし予想どおり、伝統的なモータースポーツファンの評価は割れた。F1ファンの多くは、よくできたビデオゲームで、技術的にも申し分なく、現実に近いが、あくまでもビデオゲームでしかないという感想を持ち、彼らの認識を変えるのは難しそうだ。魅力的だが、あくまでも実際のモータースポーツとはまったく無関係の世界だ。

その一方で、まったく異なる評価を下した人もいて、eスポーツは、若年層がモータースポーツを身近に感じるきっかけになるととらえている。「かつて、若者たちはテレビを通じて我々のスポーツに興味を持つようになった」と、元F1チーム代表は語る。

「初めてのクルマを買い、運転が楽しくなり、徐々にモータースポーツを見るようになった。いまはすべてインターネットの世界を通じて体験する。だから、新たなファンを現実の世界へと誘う、よいきっかけになると思う」

最初にビデオゲームが登場した頃のコンセプトとは、プロセスが逆転している。25年前、伝統的なモータースポーツファンたちは、現実の世界で夢中になっていることをゲームで再現したいと思っていた。ところが、いまはバーチャルの世界を通じて、現実世界に新たなファンを取り込むことができるというわけだ。

そこで登場したのが、F1 Eスポーツ・バーチャル・グランプリだ。新型コロナウイルスの世界的流行によって開催中止となったグランプリの週末に、eスポーツでレースをするというリバティ・メディアの提案だった。

バーレーンGPが行なわれるはずだった日の夜、それぞれの自宅から20人のドライバーがバーレーン・インターナショナル・サーキットにバーチャルで集結した。10チームから20台がエントリーし、チームのテストドライバーやeスポーツのスペシャリストに混じ



F1は2017年9月に『Formula 1 Esports Series』という初の公式eスポーツ世界選手権を立ち上げた。以来3年間、シリーズで開催され、去年はチームタイトルをレッドブルレーシング・eスポーツチームが獲得している。

って、ランド・ノリスやニコラス・ラティフィといった現役ドライバーや、ニコ・ヒュルケンベルグら元F1ドライバーも参加した。

さまざまなインターネットのプラットフォームを通じてレースは行なわれ、グランプリの放映権を持ついくつかのテレビ局で放映された。レースはとても面白く、優勝したルノーのテストドライバー、チョウ・グアンユーの知名度はかなり上がったはずだ。しかし、最終的には止むを得ず中止になった本物のF1に対する熱い思いを募らせることになったのではないだろうか。eスポーツの世界は成長し、単なるゲームの域を脱していることを多くの人々に納得させつつ、現実により近づいていくだろう。とはいえ、いくら似ているといっても、本物にとって代わるわけではない。幸いなことに、この大きな差が埋まることはまだないだろう。

WHAT'S "E RACING"?

知っておきたい豆知識

“eスポーツ途上国”に変化の兆し

世界的に見れば日本は“eスポーツ途上国”だが、それでも着実に浸透してきている。昨年の第74回国民体育大会『いきいき茨城ゆめ国体』（10月5～6日）では特別競技としてeスポーツが組み込まれていた。種目はプレイステーション4用ソフトの対戦アクションパズルゲーム『ぷよぷよ』、サッカーゲーム『ウイニングイレブン』、そして『グランツーリスモSPORT』の3本。

タイプライター時代のジャーナリストの本音

eスポーツを、好きになれない。

HEIKKI KULTA

ヘイキ・クルタ

F1ジャーナリストのなかでも数少ないフィンランド人。ミカ・ハッキネンやキミ・ライコネン、近年で言えばバルテリ・ボッタスなどフィンランド人ドライバーをメインに取材。なかでも「番記者」を務めるほどライコネンとは親交が深い。

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）　Photo：LAT

エレクトロニック・スポーツ、eスポーツ、あるいはバーチャルレースでも何でも、好きなように呼べばいい。いずれにしても、私の世代のスポーツファンにとって、これは本当の意味でのスポーツにはなりえない。このジャンルは若い人たちのホビーとして人気上昇中だが、私の受け止め方は最初から一貫して変わらない。

eスポーツはモーターレーシングの将来の姿か？　そんな質問を耳にしただけで、私は気分が悪くなるし、答えとしてはただ首を左右に振るだけだ。熱心に取り組んでいる人たちがいるのなら、やりたいようにやっていただいて結構。だが、それはこのモーターレーシングの世界ではなく、どこか別の遊び場にファンやフォロワーを集めてやってほしい。

とくにこの種のコンピュータゲームを、モータースポーツの頂点へと至るためのジュニアカテゴリーのレースと同じように扱うべきではない。トップレベルのサーキットのもっとも危険なコーナーで、クルマを限界ギリギリで走らせるというチャレンジこそが、リアルなF1をあれほどエキサイティングなものにしている。バーチャルな世界でも、限界を攻めるには相当なスキルと反射神経が必要だとは思う。しかし、結局のところ、所詮はゲームであって本物ではない。

言われるまでもなく、私はもはや老人に近い年齢層に属している。若いスポーツジャーナリストとして働き始めたのは1975年のことだ。当時所属していた新聞社から初めて仕事で派遣された先は、フィンランドとスウェーデンの間にあるオーランド諸島のマーリアンハミナという街だった。マールボロの主催するイベントで、ニキ・ラウダ、ジェームス・ハント、ジャコモ・アゴスティーニがその街を訪れたのだ。そして、私がこの仕事で最初に一対一のインタビューをした相手が、その年にワールドチャンピオンになったラウダだった。それからしばらくして、私はF1専門のライターになり、そのキャリアを通じてミカ・ハッキネン、キミ・ライコネン、ニコ・ロズベルグといったフィンランド人による世界タイトル獲得を報じてきた。

F1のeスポーツについて初めて耳にしたのは、2017年のアブダビでのことだったと思う。私の記憶が正しければ、その世界でも発足当初からフィンランド人が活躍していたはずだが、名前までは覚えていない。興味のある方は、ウィキペディアあたりで調べてほしい。

正直なところ、私のモータースポーツの領域での関心は、リアルなレース

LAT

だけに限られている。これまでに多くの偉大なドライバーを生み出してきたことはフィンランドの誇りであり、現在は世界ラリー選手権（WRC）で前途有望なスタードライバー、カッレ・ロバンペラが活躍中だ。F1ではバルテリ・ボッタスに続くフィンランド人が見当たらないのが残念だが、それでも期待の若手の名前を何人か挙げるくらいのことはできる。しかし、eスポーツの選手やレース結果に関しては、私は何ひとつ知らない。

　フィンランドのカートチャンピオン、ユホ・バルタネンは、2017年に世界選手権ファイナルでトップ3に入った逸材だ。ただ、彼はまもなく24歳になり、次代を担う若手としてはやや出遅れた感がある。もしもeスポーツが、モーターレーシングの世界でフィンランドの存在を新たな次元へ押し上げるきっかけになるのなら、それはそれで結構なことだ。フィンランド人ならではのファイティングスピリット「シス（編注：フィンランド古代の概念）」があれば、たとえコンピュータのなかでのレースであろうと、不可能なことは何もない。

　ただ、個人的にどうしてもeスポーツを好きになれないのは、オールドスクールなジャーナリズムの世界で鍛えられ、育ってきたという自負があるからだと思う。私にとって本当のスポーツとは、やはり世界の各地で開かれているリアルなイベントなのである。これはスポーツジャーナリストとして、モーターレーシングだけでなく、オリンピックやその他の種目の世界選手権等を報道してきた経験からも言える。

　往年のラリードライバーで「初代フライングフィン」のラウノ・アルトーネンとは、個人的な付き合いもある友人同士だ。もう80歳近いにもかかわらず、彼はいまだにヒストリックカー・ラリーに出場している。先日、ラウノと軽く世間話をしたとき、意外にも彼は自分のパソコンを開き、そこに保存してあるさまざまな写真や資料を見せ始めて、私を驚かせた。あの年齢で見事にコンピュータを使いこなす彼なら、ゲストとしてeスポーツに挑戦しようとさえするかもしれない。

　だが、私の姿勢はこれからも変わらないだろう。もし選ぶことができるなら、この記事も仕事の相棒としてよく働いてくれるPCではなく、昔ながらのタイプライターで書きたいと思っているくらいなのだから！

WHAT'S "E RACING"?

知っておきたい豆知識

多種多様なeレーシングソフトウェア

ひと言でシミュレータと言っても、そのソフトウェアはさまざま。代表的なところでは『rFactor』（アール・ファクター）、『Assetto Corsa』（アセット・コルサ）、『iRacing』（アイ・レーシング）、『Project CARS』（プロジェクト・カーズ）、『Forza』（フォルツァ）、そして『グランツーリスモSPORT』などが挙げられる。プロユースから誰もが気軽に楽しめるものまで、それぞれ特徴を持っている。



マックス・フェルスタッペンも参戦した「The Race All-Star esports Battle」はrFactor（ソフトウェア）を使用している。通常のレースとは別に「レジェンドトロフィー」と銘打って往年の元トップドライバーが競うエキシビジョンレースも開催された。

「The Race All-Star esports Battle Rd. 3」のYouTube動画より

フランキー・マオ

F1を全戦取材している中国人ジャーナリスト。主に上海を拠点としたウェブサイトに寄稿しているフリーランスだ。中国GPがF1カレンダーに参加して以来、100回以上現場に足を運んでいる。F1以外にもフォーミュラEやWECにも精通している。

ある中国人eレーサーが手にした"F1への切符"

シムレーシングには夢がある。

F1の公式イベントで、初の中国人ウイナーが生まれた。新型コロナウイルスによるグランプリの延期／中止を受けて開催された新企画「バーチャル・バーレーンGP」で、ルノーのジュニアドライバー、チョウ・グアンユーが優勝したのだ。これはバーチャルレースがモータースポーツに新たな次元をもたらしうることを示す、たしかな証拠のひとつと言える。

世界が新型ウイルス大流行の脅威にさらされるなか、プロドライバーとファンの両者にとって、シムレーシングがアドレナリンを放出する代替的な機会となることは、考えるまでもなく明らかだ。

実際のところ、バーチャルレースは、もうずいぶん前に発明されていた。私が子供の頃に住んでいた家の近くには劇場があり、ロビーにシングルシーターレースのアーケードゲーム機がずらりと並んでいて、複数のプレイヤーがレースをできるようになっていた。そのゲームの常連のひとりが圧倒的に速かったのを、私はよく覚えている。他のプレイヤーが10周レースの1周目を終える直前まで、彼はスタートしようとしなかった。だが、ひとたび走り出すとわずか2周ほどでトップに立ち、そのまま悠々とフィニッシュまで独走したのだ。

その後、世界は大きく変わってきた。テクノロジーの進歩により、競争相手がどこに住んでいようと、それぞれが自宅の寝室から一歩も出ずに仮想空間でのレースができるようになった。そして、数多くのリーグが設立され、腕前のレベルもさまざまな多くのプレイヤーがレースを楽しんでいる。

F1がバーチャルレーシングの領域に足を踏み入れてから、まだ3年しか経っていない。だが、そのおかげでファンがモーターレーシングに深く関わるだけでなく、文字どおりの意味で参加する新たな道も開かれた。F1 eスポーツ選手権を初年度から2年連続で制覇したブレンドン・リーは、優れた能力を認められてメルセデスのeスポーツプログラムの一員となった。つまり、成績次第で誰にでも現実の世界でプロのF1チームの一員になるチャンスがあり、まさに人生が一変するかもしれないのだ。

F1は多くの意味において、いわゆるエリートスポーツだ。幸運に恵まれたごく少数の人々だけが、この象牙の塔にたどり着くことができ、その他の大多数はどこかの段階で自分には無理だと気づいて、競争から降りることを強いられる。

このスポーツの70年以上の歴史を通じて、現実のグランプリに出走した中国人ドライバーは、まだひとりもいない。しかし、それもやがて実現する日が来るだろう。2004年に上海で初の中国GPが開催されて以来、中国出身のグランプリドライバー誕生に向けて状況は確実に前進している。

昨年、中国のレースファンは、F1 eスポーツシリーズ中国選手権に参加する機会をオファーされた。これは同シリーズにおける最初の地域選手権のひとつだった。

この中国選手権は、1万人以上の人

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）　Photo：XPB

「Bahrain Virtual Grand Prix!」のYouTube動画より







々の参加申し込みを集めた。そして、上海で行なわれたグランドファイナルでは、大学3年生のタン・ティアンユーが2日間のイベントを勝ち抜き、信じられないほどの僅差でタイトルを獲得した。上海生まれのこの若者には賞金に加えて、より重要なこととして、選手権を2位で終えた大学院生のルー・チョウハオとともに、2020年F1eスポーツ・プロドラフトへの参加資格が与えられた。

これまでの人生のハイライトとなる輝かしい瞬間を迎えた直後に、タンはこう語っている。

「このイベントは、一般大衆にもモータースポーツに参加する機会を与えてくれる。モータースポーツは多額の費用がかかり、普通の市民にはとても手が出ない。でも、シムレーシングならステアリングコントローラーとペダルのセットさえあれば、レースのシミュレーションに加われる。僕らが本物のF1マシンに乗ることはないかもしれないけど、ここにはリアルな感覚を味わえるレースに参加し、夢を追い続けるためのツールと機会がある」

タンに敗れた者たちのなかには、国際レースの経験があるプロドライバーも何人か含まれていた。この事実が示すのは、トップレベルのシムレーシングが本物のレースと同じくらいコンペティティブでありうること。そしてそこまで行くには長時間の練習が必要とされることだ。実際、ジュニアカテゴリーの若いドライバーが自らの意志でバーチャルレーシングへスイッチする例は、このところ急速に増えている。フェラーリ、マクラーレン、ルノーといったF1チームが、プロのシムドライバーを雇い始めているからだ。



XPB

『F1 Eスポーツ・バーチャル・グランプリ・シリーズ』の初戦で優勝したのはF2で活躍するチョウ・グアンユー。マシンの性能差が抑えられたレースでは至る所でゲームならではの混戦が見られたが、見事に回避して勝利。

WHAT'S "ERACING"?

知っておきたい豆知識

オープンとクローズド、それぞれの特徴

別項で挙げたソフトウェアのほとんどがクローズドソース・ソフトウェアなのに対して、『rFactor』と『Assetto Corsa』はオープンソース・ソフトウェア（プログラミングが公開されており、配布・改良が許可されたソフトウェア）。多くのF1チームで『rFactor』が採用されているのは、そうした理由もある。一方で、通信が制限されている中国などではクローズドソースが多く使用されている。

ルイス・バスコンセロス
LUIS VASCONCELOS

F1取材歴500戦を超える重鎮ジャーナリストで日本のレースにも精通しているポルトガル人。フォーミュラプレスの主宰も務めている。オートスポーツの他にF1速報や東京中日スポーツにも寄稿している。

「ノット・ザ・バーレーン・グランプリ」と題されたバーチャルレースを見た。実際には「見ようと努めた」と言うのが正しいかもしれない。ほんの数周ですっかり飽きて他のことをやり始め、スピン、接触、その他のバカげたことが起きてコメンテーターが奇声を発したときだけ、画面を見るようになっていたからだ。

お願いだから、リアルなレースを流してほしい。F1でなければダメだとは言わない。本物のレースでさえあれば、私は小窓を開いてライブタイミングを見ながら、最初から最後まで自分のPCにかじりついているだろう。最近はF2とF3がグランプリのプログラムに組み込まれ、私はF1関係の仕事をこなしつつ、彼らのレースをすべて現場で見ている。それ以外にも、時差がある日本のスーパーフォーミュラのレースを観戦するために早起きもするし、とくにイタリアやドイツの選手権に関しては、F4のレースもできるだけチェックしている。溢れる職業意識に駆られて、将来のF1ドライバーたちについて知るためではない。私は単純にモーターレーシング中毒であるがゆえに、そうしたレースを見ている

バーチャルの世界には存在しないリアルゆえの熱気

あのアドレナリンは本物だけ。

Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）　Photo：Sutton



のであり、カテゴリーを問わずエキサイティングなバトルを目の当たりにすれば、アドレナリンラッシュを味わえるのだ。

とはいえ、私はバーチャルレースが嫌いなわけではない。とくに90年代には、東京で数日間を過ごすことが多かったため、滞在中は毎日のように原宿駅に近い裏通りのゲームセンターに通っていた。毎回1時間以上を費やして、すべてのレーシングゲームでラップレコードを塗り替えようと試みていたのだ。ポルトガルの自宅にも、シート付きのステアリングコントローラースタンドを設けて、「グランプリ2」（編注：96年発売のPC用レースシミュレータ。ドイツGP時点での陣容に基づき、94年シーズンのF1を再現）でフルシーズンを戦った。当時のグランプリの週末のスケジュールどおりに、金曜と土曜にそれぞれ90分のフリープラクティスと1時間の予選セッションがあって、日曜日には30分間のウォープアップ走行後にフルレースディスタンスを走るのだ。あの頃は気にもしなかったが、いまこの記事を書きながらあらためて計算してみると、グランプリごとに7時間以上が必要で、全16戦のシーズンをプレイし終えるにはざっと115～120時間を要する。当時はまだ独身だったからよかったものの、もしすでに結婚していたら、若くして早々と「バツ1」になっていただろう。

私はモーターレーシングを愛しているし、バーチャルレースを自分でプレイすることも楽しんできた。日本に滞在している間は、ヨーロッパから来た友人たちを新宿へ連れて行き、ゲームで一戦交えることもあった。時にはフォーミュラ・ニッポンや全日本F3の現役レーサーたちも加わって、ゲームで好タイムを出すために必要なスキルは、リアルなレースで勝つためのスキルと同じではないことを実証してくれた。だが、私は他人がゲームをしている画面を見るだけでは、全然楽しいとは思えないのだ。

「ノット・ザ・バーレーン」に参加したジョニー・ハーバートは、このバーチャルレースが単なる暇つぶしの枠を出ないことを、図らずも証明してみせた。下位グリッドからスタートした彼は、他車との接触を避けようとターン1を思い切りショートカットしたところ、混乱から抜け出していきなりトップに立っていたのだ。リアルなレースであれば、そんなことはできなかっただろう。他のドライバーも、本当ならむやみに相手をコース外へ押し出したりはできないはずで、1周目だけで3回も起きたアクシデントはもちろん、ランド・ノリスが最終ラップの最終コーナーでヒットされた場面も、現実の世界ではありえないものだった。

リアルなレースを見ていてアドレナリンの大量放出が生じるのは、バーチャルレースでは得られない、いくつかのファクターがあるからだ。まず、ドライバーがミスを犯せば、ただちにタイムやポジションを失い、あるいはクルマやタイヤにダメージを負うという形で、その代償を払わねばならない。しかし、バーチャルレースでは他のクルマに故意に衝突させても、まったく無傷で走り続けることができる。また、そうした行為にともなう危険性という要素も、ゲームの世界には存在しない。

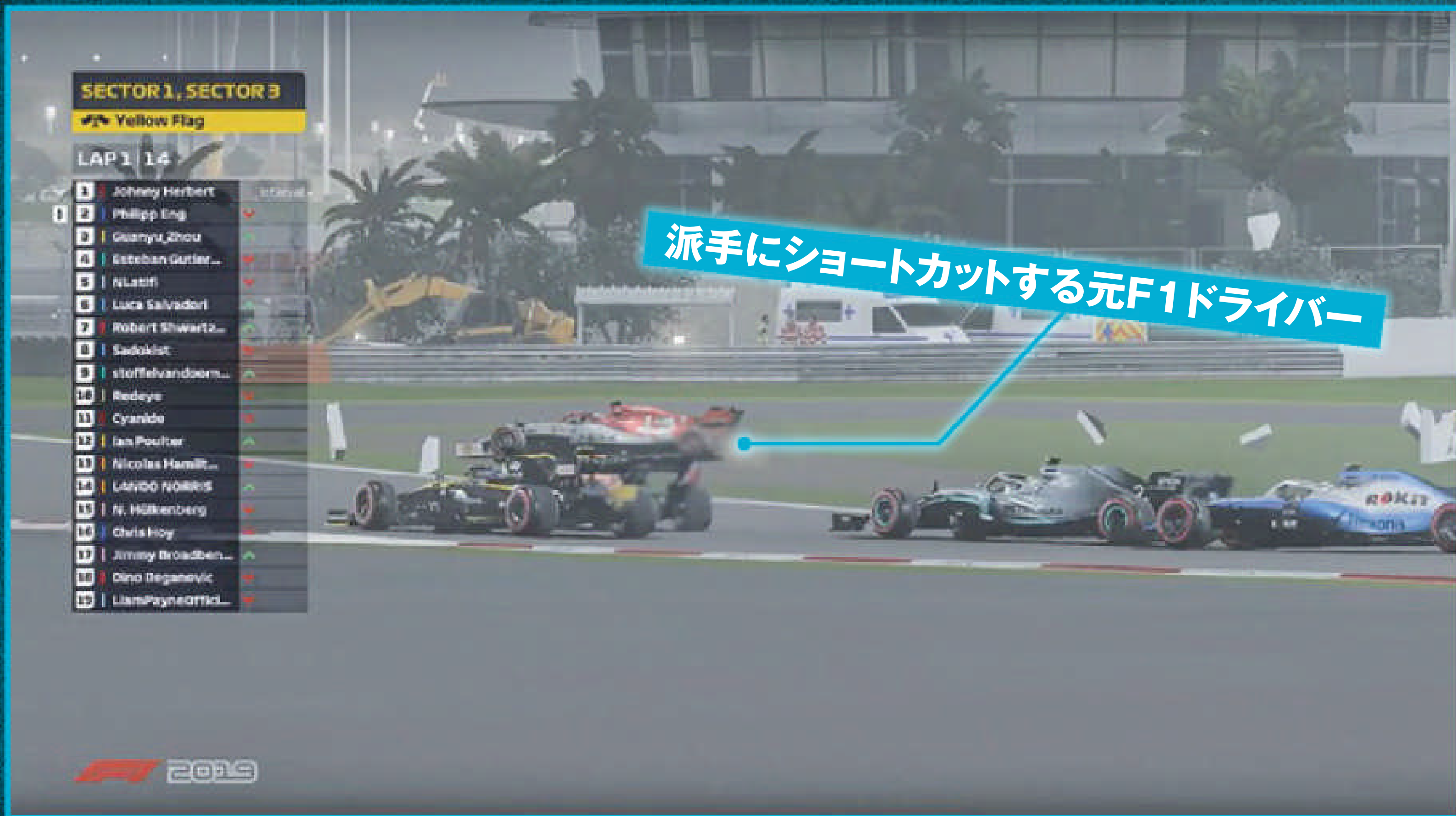
この困難な時期において、ファンに楽しみを提供するのは悪いことではないし、充分に理解もできる。この種のイベントに、比較的若い世代を中心とした一定の市場があるのもたしかだろう。ただ、私にはこれをスポーツと呼ぶことはできない。私にとってバーチャルレースは、自分でプレイしたり、あるいは友人たちと競い合って楽しむものだ。自宅のソファに腰掛けて、誰かがプレイしているのを観戦しようとは思わない。それは塗ったペンキが徐々に乾いていくのを眺めるのと同じくらいに、退屈で無意味なことのように思えるからだ。

WHAT'S "E RACING"?

知っておきたい豆知識

仮想世界でのブランドイメージ戦略

いまでは世界中の自動車メーカーがeスポーツを活用している。興味深いのはポルシェで、日本では昨年から『グランツーリスモSPORT』のスポーツモード上で「ポルシェEスポーツレーシングジャパン」を始めたが、本国ではeスポーツだけを扱う専門部署「Eスポーツ・ポルシェ・モータースポーツ」を設置。「バーチャルからリアルへ誘う」のではなく「ブランドイメージ戦略」がその狙い。



元F1ドライバーのジョニー・ハーバートもバーチャル・バーレーンGPに参戦。スタートで1コーナーの芝生を大幅にショートカットするシーンも。実際のレースではあり得ないことを「できてしまう」あたりに大きな差を感じる。

「Bahrain Virtual Grand Prix!」のYouTube動画より

クオリティは高いが……

現状は刺激が足りない

Translation : 天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo : World Wide Technology Raceway／INDYCAR

JOHN OREOVICZ
ジョン・オレオヴィクツ
アメリカ・インディアナポリス在住のベテラン記者。前身シリーズを含め、インディカーを20年以上追いかけている。NASCARやドラッグレースもカバー。

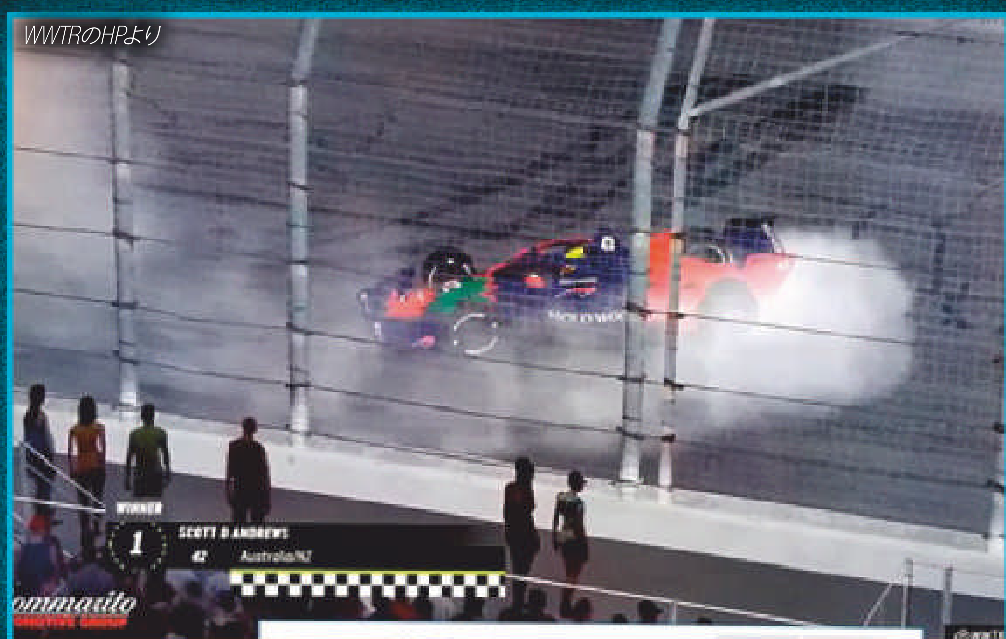
私が子どもだったとき、ビデオゲーム（テレビゲーム）は子どもの熱中するものではなかった。私たちはピンボールに興じ、『スペースインベーダー』『パックマン』などが流行ったあたりでは、ゲームセンターで遊ぶ年ごろを過ぎていた。クルマとレースが大好きだった私の興味をそそったビデオゲームは『ポールポジション』だ。この名作がアメリカ市場に出回ったのは1982年。富士スピードウェイで完璧なラップを刻もうと、何時間もゲームに没頭したものだ。あのゲームのスタート時に鳴るカウントダウンの音は、F1のスタートを見ると、いまでも頭によみがえってくる。

1990年代後半に〝ザ・リアル・ドライビング・シミュレータ〟と銘打って登場した『グランツーリスモ』により、私はゲーム機を初めて購入した。グランツーリスモはモデルチェンジを重ねるごとに、レースだけでなく、カスタマイズやチューニングといったクルマ文化のすべての要素をゲーム内にまとめあげてきている。数年前、デトロイト・オートショーでグランツーリスモ開発者のヤマウチ・カズノリさんにインタビューする機会に恵まれ、彼と彼のチームの仕事ぶりにどれだけ感謝しているかを伝えた。グランツーリスモといくつかのクルマ、もしくはレースをテーマとしたゲームが自動車業界とレース業界に大きなインパクトを与えたのは紛れもない事実で、新しいタイプのエンスージアストたちを生み出してきた。「操作に対して、クルマがどんな動きをするのか。世間のごく一般的な人たちが学ぶとき、ゲームは

INDYCAR

とても有効です。レーシングスピードで走っていなくとも、雨のフリーウェイを走っていたら、そうした状況下でどんな運転をすべきでないのかを学ぶ。それはおおいに役に立ちます」と彼は話していた。

近年、レースの世界では（プロフェッショナル）ドライバーたちが最先端のシミュレータを活用している。私もイタリアのダラーラ、ノースキャロライナのフォードパフォーマンスでドライブしたことがあるが、どちらもすごい体験だった。ドライバーのなかには、シミュレータを高く評価する者と、そうでない者がおり、技術的マインドを持ったドライバーほど、シミュレータから学べることの大きさ、その可能性を評価している。



米東部時間３月29日に行なわれた「Bommarito Automotive Group Throwback 500」（@World Wide Technology Raceway＝Gateway、オーバル１周1.25マイル×248周≒500km）には、インディカーからA.ロッシや若手、NASCARのXfinityやトラックシリーズのドライバーなどが参加。優勝はオーストラリア人のプロドライバー／インストラクターで、2015年USA F1600 Formula F王者のスコット・アンドリューズ。バーチャルドーナツターンも披露した。インディカー現役ドライバー最高位はコナー・デイリーの３位。（as）

話題のオンライン・レーシングシミュレータ『iRacing』運営会社が設立されたのは2004年。彼らのオンラインゲーム用プラットフォームは、『NASCARレーシング2003』というビデオゲームが作られた技術をベースとしながらも、おおいなる進歩を遂げてきた。ゲームファンのなかには、NASCAR2003をゲーム史上で最も優れた作品と評する者もいる。ネット上ではとても多くの〝NASCAR2003改良版〟を見つけることができ、いまや世界中のどのサーキットでも、どんなクルマを使ってのレースでも、バーチャルで楽しむことが可能だ。ウチの13歳の息子も、オリジナルのサーキットや独自のカラーリングのマシンを作って楽しんでいる。

プロのレーシングドライバーのなかにも、iRacingで頻繁にレースを戦っている者がいる。最も有名なのは、デイル・アーンハートJrやウィル・パワーだ。件のウイルスの影響による外出禁止令が出されている現在、〝オールスター〟レースとして、プロのレーシングドライバーたちとプロゲーマーたちが戦うものがトレンド。レースというスポーツは、ゲームの世界に忠実に再現されて競い合うことができ、テレビ放映にも向いている。FOXが放送したテキサス・モーター・スピードウェイでのNASCARのeレースは130万人が視聴したほどだ。

私としては、現実のレースの世界とゲームの世界が交流するまでにここまで長い時間がかかったことのほうが意外だった。1999年の時点で、CARTはすでに〝29台目のマシンというコンセプト〟を検討していたからだ。これは、自宅にいるファンが、サーキット上で実際にレースを戦っている28台を相手にコンピュータを使って戦うというもの。〝29台目のマシン〟が実現することはなかったが、そのアイデアが現実となる可能性はある。

これまでのところ、シミュレーション・レーシングの放送はとてもクオリティの高いものになってはいるものの、観て本当に楽しめるものとなっているかと言うと、そうではないと思う。アメリカには〝NASCAR Nap〟（昼寝）というジョークがあるのだが、eNASCARを観ると、私は本物のレースとほぼ同じぐらい早く寝てしまう（ラスト25周から再び視聴しだす）。ヤマウチさんがそのときこう言っていたのも興味深い。「グランツーリスモの人気が長く続いていることには、私自身驚いている。しかし、私はいまでも本物のサーキットで本物のクルマを走らせるほうが、ビデオゲームを作ることよりも面白いと考えている」。



インディカーのバーチャルレーシングシリーズ「INDYCAR iRacing Challnege」（全６戦／５月２日まで毎週土曜開催）の第２戦バーバー（Virtual Honda Indy Grand Prix of Alabama／45周）は現地４月４日に開催され、29名のプロフェッショナルドライバーが参戦。ペイTVのNBCSN、NBCSports.comなどで生中継され、ボール・トレーシーらの解説も付いた。優勝はルーキーのスコット・マクラフリン。

WHAT'S "ERACING"?

知っておきたい豆知識

日欧“eレーサー”の志向は対照的

昨年の国体で『グランツーリスモSPORT』に出場した参加者へのヒアリングでは、「経済的な理由からすぐには実際のレースに出られない」「eスポーツと並行して少しだけレーシングカートをやっている」「ゲームはゲームとして楽しんでいる」「本物のレースに憧れはある」などの声が聞こえてきた。ヨーロッパのeスポーツ参加者は「リアルでのドライバー志向」が比較的強く、日欧では対照的なものとなった。

FIA公認eスポーツ選手権に学ぶ“定着”への必須事項

すべて意識と運用次第

Photo：SIE

新型コロナウイルスの感染が世界的に広がり、F1世界選手権開幕戦オーストラリアGPが走行開始数時間前という土壇場キャンセルになったことは記憶に新しいところである。ところが、その後事態が急激に動き出した。開催中止が決まったわずか2日後、代替イベントとして急きょ『ザ・レース・オールスター・Eスポーツ・バトル』が開催されたのだ。

これは市販のレーシングシミュレータ『rFactor2』を使ったバーチャルレースで、現役F1ドライバーやいわゆる〝ゲーマー〟が参加したもの。その様子がインターネットで配信された。F1ドライバーとしてはオーストラリアGPに出走予定だったマックス・フェルスタッペンとランド・ノリスが出走した。

その後、FOM（フォーミュラ・ワン・マネジメント）は、今季第2戦バーレーンGP以降当面のあいだ、シリーズの代替イベントとしてバーチャルレースである『F1 Eスポーツ・バーチャル・グランプリ』をスタートすることを正式に決定した。

ここで、一般にはeスポーツとかeレーシングと呼ばれることが多いバーチャルレースについてあらためて説明しておこう。現在、家庭用ゲーム機で稼働するeスポーツ対応のゲームにはさまざまな製品がある。ユーザーはそのゲームを購入して自宅の家庭用ゲーム機で動かせば、ゲームの中の架空の相手とレースを楽しむ一方、インターネットを介して、同様に家庭用ゲーム機を接続してきた現実のユーザーと戦うこともできる。

今回リアルレースの代替イベントとして開催されたバーチャルF1レースは、こうした製品のひとつ、英国コードマスターズ社がF1公式ゲームとして販売している『F1 2019』に現実の選手たちがユーザーとして参加する形で行なわれた。

オンラインのバーチャルレースがF1ファンたちにどう受け取られたか、興味深くネット上の感想をチェックしてみた。多くは「現実のレースと見間違うほどのリアリティに驚いた」と肯定的だったが、一方で問題も指摘されていた。「結局は挙動がゲームの域を出ず、リアルのドライビングテクニックよりバーチャルのゲームテクニックの方が有効で、リアルの代替として眺めていると興ざめした」という意見が多かったように感じる。

たしかに『ザ・レース・オールスター・Eスポーツ・バトル』では、リアルのF1ドライバーはバーチャルレースプレイヤーに対抗できず、あっけなく敗北を喫している。リアルのF1ファンには、バーチャルレースで競われたのは〝ドライビングテクニック〟ではなくあくまでも〝ゲームテクニック〟であるように見えたのだろう。それなりにバーチャルレースを経験してきた筆者には、その感覚がよく分かる。

リアルのレース経験もある筆者は、プレイステーション4用ドライビングシミュレータ『グランツーリスモSPORT』のユーザーで、仕事の合間にオンラインレースを楽しんでいるが、その過程で違和感を覚えることもある。

とくに対戦相手のラフプレーだ。たとえば、コーナー進入時に無理なブレーキングでインに飛び込んできた対戦相手にコースをはじき出される形のアクシデントがよく起きる。リアルのレースでは、どちらもクルマを壊して多額の出費を強いられるばかりか、場合によってはケガにつながる極めて危険なプレーなので、まず滅多に起きない。もし起きてしまった場合は、コントロールタワーに呼ばれて長時間にわたって説教を食らう事態である。

しかし、バーチャルレースではそれが多発するばかりか、それがひとつのテクニックとして通用してしまっているフシがある。たしかに、資金や肉体に現実の負担がかからないバーチャルレースでは、自分も含めてどうしても安易に限界を超えてしまい、接触が多発しがちだ。あまりにもあからさまな場合、グランツーリスモはゲーム内で自動判定がなされ、ペナルティが科されることもあるが、その判定も現実離れしており、納得できないことが少なくない。だがそれらを除けば、少なくとも筆者個人の場合は、リアルレースの代替として充分に興奮できるし、ドライビングテクニックを駆使して〝モーターースポーツ〟を堪能できる。要は、プレイヤーの意識と運用次第なのだと筆者は理解している。

グランツーリスモのトップクラスの選手を集めリアルの世界を転戦するFIAグランツーリスモ選手権ワールドツアーを観戦すると、そこで展開される熱戦は、ふだん筆者が楽しんでいるオンラインレースとは天地ほどにレベ


FIAグランツーリスモ選手権の会場には、コントロールルームが設けられ、そこではFIAから派遣された競技役員を含む大勢のスタッフがレースを監視。アクシデントが発生すると即座に審議が行なわれることになっている。

ルの差があることを思い知る。

もっとも感心するのは、滅多に接触事故が起きない点だ。なぜかと言えば、トッププレイヤーたちは、自分の限界をバーチャルな世界のなかできちんと制御しているからなのだ。

彼らは、バーチャルならばできてしまう〝無理〟を決してしない。それはいわゆる〝ゲーミングテクニック〟についても同じで、現実離れしたゲーム独特のワザを使わない。

じつはグランツーリスモのワールドツアーでは、レースをFIAから派遣された正式のスチュワードをはじめとする競技役員がさまざまな面からレースを監視し、状況に応じたペナルティ判定を下す特別な体制が築かれている。プレイヤーの技術も意識も高いが、それをさらに監視する体制もある。だからこそ、リアルレースに極めて近いレベルでバーチャルレースが成立している。言い換えれば、意識と運用次第で、バーチャルレースは一気にレベルアップするのである。

大串 信
国内トップカテゴリーから入門フォーミュラ、さらにはFIAグランツーリスモ選手権まで、幅広い分野をカバーするベテラン記者。今号から1ページ化されたコラム『全日本MS会議』は48ページに掲載されている。





ゆくゆく環境が整備されて『F1 Eスポーツ・バーチャル・グランプリ』もグランツーリスモワールドツアーと同等レベルで運営されるようになれば、リアルのF1ファンを満足させられる〝レース〟になっていくだろう。

F1ばかりではなく、インディカーシリーズも、F1同様に延期されたリアルレースの代替イベントとしてバーチャルレースを開催。日本にも馴染みのあるルーキー、アレックス・パロウが出場し話題を呼んだ。また、MotoGPも現役レーサーが出場する「MotoGPバーチャルレース」開催に踏み切った。

新型コロナウイルスの世界的蔓延は非常に不幸な事態ではあるが、モータースポーツ界はこの困難をきっと乗り越え、リアルレースを再開するはずだ。そのときには、バーチャルレースが単なる代替イベントとしてではなく、「もうひとつのモータースポーツ」として成熟し、定着していることを願う。

WHAT'S "ERACING"?

知っておきたい豆知識

10億円超の優勝賞金は魅力だが

海外では高額な賞金が用意されるeスポーツイベントが数多い。なかには優勝賞金が10億円（！）を上回り、賞金総額は30億円を超える大会も存在。一方で、それとは正反対の意見もある。「レースが殺伐とするので賞金制度は考えていない。それよりも、たとえば大会出場にかかる移動費や宿泊費などをサポートするほうに使いたい」とは『グランツーリスモ』シリーズの生みの親・山内一典氏。


SAN-EI
CORPORATION

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第75回

無音の熱狂

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

今年の二月、ひとひの小学校で講演会をひらくことになり（まだコロナなんて目の端にもいなかった）、全校の児童にアンケートをとった。「いしいしんじさんにききたいこと」。500をこえる回答のなかに、見慣れない用語「キメツ」が散見された。いわく「いしいさんはキメツのなかで誰がすきですか」「キメツみたいな話を書いたら売れますよ」。

少年ジャンプ掲載「鬼滅の刃」。実作を見てみて、その完成度にうなった。ゲーム、アニメ、マンガ。いわゆるクールジャパンのそのさらに先。疑似大正時代の鬼退治。メジャー好きなひとびとは早々にはまった。全国の子供たちに伝播していった速さは、それこそいま流行りのウィルス並だったかもしれない。

家に幽閉状態のひとひの、もうひとつの楽しみは競馬。全国の競馬場で、いまも無観客で開催中。テレビで解説者も乗り手も調教師も「早く元どおり、満員のお客さんから声援を浴びて馬を走らせたい」と語っている。が、当の馬はどうか。

静かなパドックで、ゲート前で、馬たちはとても落ちついて歩いている。広々としたターフを見渡し、なんだか早く走りだしたそうだ。

ゲートが閃く、その運命の音。しばらくつづくバックストレッチの低い地響き。第3コーナーの入り口、明らかに高まる蹄の競奏。第4コーナー出口へ。蹄が、呼吸が、波のように逆巻き、怒濤となって一気に寄せる。ゴール前3ハロン、2ハロン、1ハロン。うなる鞭。逆巻くたてがみ。馬よりも、騎手よりも早く、音の波がゴールを駆けぬける。

ゆっくりとターフを踏む馬たちの漆黒の目はただ頭上に拡がる空の青だけをうつしている。

日本競馬史上、もっとも有名な種牡馬は、その名もサンデーサイレンス、「日曜日の沈黙」だ。

無観客だからこそ響く音がある。大相撲でのあの、肉と肉のぶつかり合う爆発音はどうだ。プロ野球オープン戦で、テレビのスピーカーから聞こえてきた打球音は、その打席の真横できくくらい耳に残った。きっといま、ミュージシャンのなかで、満員のライブハウスより、たったひとりのライブをネット配信するほうが、好きかも、と気づいたひとがいるだろう。ゲートの前の、ひと握りの馬たちのように。

観客がいなくて残念。それはそう。けれども、いまのこの沈黙を、プラスに転じることはできないか。

同じくひとひの愛読するマンガ「MF　ゴースト」（作者は「頭文字D」のしげの秀一）で描かれる未来の公道レースは、コース内を封鎖し、無観客で行われる。全世界のファンは、マシン一台ずつを追尾するドローンから配信される映像に見入り、熱狂する。

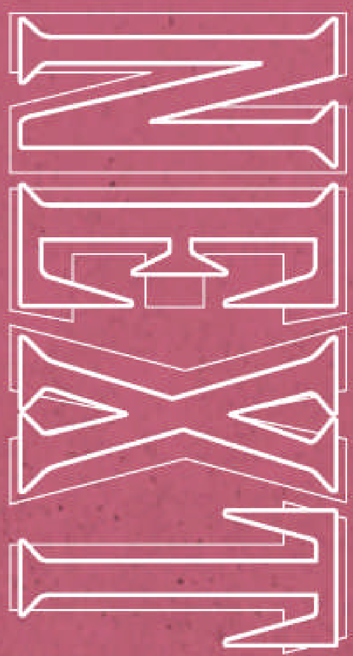
「例の爆発」以来、火山性の有毒ガスが風に乗って流れてくるらしく、コースとなる熱海や箱根の市街は、色を失ったゴーストタウンのそのものにみえる。まるでなにかの予言のようだ、と、初めてページを開いたときからそう感じた。すぐれた表現はたまに、こんな風に、すぐ先の未来を垣間見せてくれる。

作中の「リョウ・タカハシ」のようなディレクターが、知恵と勇気を振り絞れば、きっとまたサーキットに熱狂は戻ってくる。客席を満員にして利益を得る、というビジネスモデルを問い直す、いい機会にちがいない。満場の歓声ももちろんだが、まずは、この星に響きわたるエンジン音をこそ、モータースポーツファンたるぼくたちは耳にしたいのだ。



SUNDAY SILENCE

絵：いしいひとひ



次号オートスポーツは 4月24日(金)発売です

5月22日号 No.1529 定価620円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

スーパーGT岡山テスト詳細分析
～いつか必ずやって来る開幕に向けて。"今季"を読む～

―トヨタ次期WRCマシン―F1ドライビング研究―【最終回】メカグリップの世界 ほか―

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1 EBBRO 1/43スケールモデル REALIZE Corporation ADVAN GT-R 2019 Suzuka Test GT500 No.24 1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルから、REALIZE Corporation ADVAN GT-R 2019 Suzuka Test GT500 No.24を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 ThreeBond スケジュール帳 2名様

今シーズンからスーパーフォーミュラに参戦するスリーボンドは、タチアナ・カルデロンを起用するサプライズ人事でも話題を呼んだ。序盤数レースの延期により、その雄姿はお預けとなってしまったが、SFに新風を吹き込む存在であることに違いはない。（サイズ：260㎜×185㎜）
提供：株式会社スリーボンド
URL：https://www.threebond.co.jp

3 BBS テクノワイパー 2名様

eSportsを継続するにあたって悩みのタネとなるのが、周辺機器のクリーニングだ。スーパーGTでは多くのチームへホイールを供給しているBBSから、eSportsなどで使用するモニターのクリーニングにももってこいのワイピングクロスをプレゼント。
提供：BBSジャパン株式会社
URL：www.bbs-japan.co.jp

4 and Q ベアー（北欧） 1名様

『and Qシリーズ』では、欧風のカーインテリアグッズを多数取りそろえ独自路線を展開していた。4月からは『いつもの運転に"うれしい"をプラスする安心感と心地よさ』をテーマとした『CESSORIE』ブランドとして再出発を果たす。
提供：株式会社ホンダアクセス
URL：http://www.honda.co.jp/ACCESS/

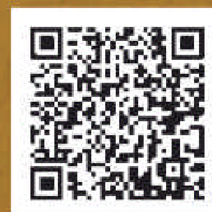
応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事と その理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り 2020年4月24日（当日消印有効）

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1528号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2020年4月23日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1528



AS SIGN BOARD
INFORMATION 気になる情報を速攻チェック

EDIFICE販売20周年記念 Honda Racingコラボモデル第3弾登場!

2018年からホンダレーシングとのコラボレーションを展開するカシオ。そのカシオのハイブランド『EDIFICE』の20周年記念モデルがリリースされた。

このモデルは本誌1524号でも紹介した今年3月6日に発売された新モデル『ECB-10』がベース。バンドにはホンダF1のイメージカラーであるレッドがあしらわれ、一層の存在感を増している。文字盤には20周年を記念したゴールドがアクセントとして加わる。ベゼル上にも意匠として「20」を赤く刻印するなど、20周年の記念とホンダのレーシングスピリットが各所に散りばめられた仕上がりとなっている。

このモデルでは、分単位の時間管理が可能なスマートフォンアプリのカレンダー連動機能や暗所で腕を傾けるだけで点灯するオートLEDライト機能が搭載されている。レーシングチームのヒアリングを元に開発された機能が、世界で活躍する人々を力強くアシストするだろう。価格は税込3万8500円。ホンダイズムを堪能したい方にはお勧めの逸品だ。

■CASIO EDIFICE
Honda Racing Limited Edition
●ラインアップ：ECB-10HR-1AJR
●主な機能：スマートフォン連動ほか
●価格：3万8500円（税込）
●EDIFICE公式HP：https://www.edifice-watches.com/jp/ja/



横浜タイヤが先着2020名にキャッシュバックキャンペーンを実施

『ADVAN×GEOLANDAR プレミアムタイヤキャッシュバックキャンペーン』が5月10日まで実施される。

参加型カテゴリーから国内トップフォーミュラまで、さまざまなカテゴリーに幅広くタイヤを供給する横浜ゴムが、『ADVAN』『GEOLANDAR』ブランドを対象に最大1万円のキャッシュバックを行なう。

対象タイヤは以下。路面を選ばない高い操縦安定性と静寂性を両立した『ADVAN Sports V105/V103』は、プレミアムカーを所有する方に適合するだろう。5ナンバーハッチバックや軽自動車ユーザー向けには、ウエット性能と乗り心地で高いレベルを発揮する『ADVAN dB V552』が該当。SUV向けには、『GEOLANDAR X-CV』、『GEOLANDAR CV G058』の2種類が対象となる。

キャンペーン実施店舗は『タイヤガーデン』と『グランドスラム』。専用の応募用紙は、右にURLを記載したキャンペーン詳細ページからダウンロードできる。

■ADVAN×GEOLANDAR プレミアムタイヤキャッシュバックキャンペーン
●キャッシュバック内容：15インチ以上を対象に5,000～1万円
●期間：4月1日～5月10日
●キャンペーン詳細URL：https://www.y-yokohama.com/tire-garden/cashback20_spring/




SAN-EI
CORPORATION